A Verdadeira História dos Voos da CIA

Os táxis da tortura

Trevor Paglen e A. C. Thompson

Prefácio de Ana Gomes

Campo da Actualidade

A Verdadeira História dos Voos da CIA

- Os táxis da tortura -

Trevor Paglen e A. C. Thompson

Menções de responsabilidade:
Título: A Verdadeira História dos Voos da CIA - Os táxis da tortura Autores: Trevor Paglen e A. C. Thompson Título original: Torture Taxi - On the trail of the CIA's rendition flights Tradução: Jorge Almeida e Pinho Prefácio à edição portuguesa: Ana Gomes Paginação: Menta Design
Capa: Campo das Letras

Fotografia da capa: Ralph Duenas Trevor Paglen e A. C. Thompson, 2006
Publicado originalmente nos Estados Unidos pela Melville House Publishing (c)
Fotografia páginas 44 e 45: Toni Marimon
Todas as outras fotografias: Trevor Paglen
CAMPO DAS LETRAS, EDITORES, SA., 2007
Edifício Mota Galiza
Rua Júlio Dinis, 247, 6º, 4050-324 Porto
Telef.: 226080870 Fax: 226080880
Site: www.campo-letras.pt
Email: campo.letras@mail.telepac.pt
Impressão: Rainho & Neves, Lda. / Santa Maria da Feira l.a edição: Março de 2007
Depósito legal nº: 256685/07
ISBN: 978-989-625-150-5
Colecção: Campo da Actualidade - 93
Código do livro: 1.02.093

Badana da capa:

Trevor Paglen é perito em instalações militares clandestinas. É um artista e fotógrafo consagrado, autor do estudo Secret Bases, Secret Wars.

A. C. Thompson vencedor, em 2005, do George Polk Award, é jornalista no S. F. Weekly. Venceu, por duas vezes, o National Council on Crime and Delinquency's PASS Award, pelo seu trabalho como repórter criminal, e - também duas vezes - ganhou o Western Publication Association's Maggie Award.

Contracapa:

Já deixou de ser segredo: desde o 11 de Setembro que a CIA deteve de forma ilegal, mas "discreta", mais de uma centena de pessoas que mantém prisioneiras em diferentes partes do mundo. É a chamada "entrega extraordinária" e faz parte da maior operação clandestina dos Estados Unidos desde o fim da Guerra Fria.

Alguns dos detidos foram levados para o Egipto e para Marrocos, onde foram torturados e interrogados. Outros foram transportados secretamente - através dos corredores aéreos que são facilitados à CIA - para a Europa de Leste e para o Afeganistão, onde também foram torturados. Uns acabaram detidos em Guantánamo, mas outros desapareceram de todo. Neste livro, o primeiro a pesquisar de forma sistemática esta entrega extraordinária, um jornalista de investigação premiado e um "geógrafo militar exploram o programa da CIA numa série de viagens que os levou a várias partes do mundo.

Os autores descobriram que, cinco anos após o 11 de Setembro, as detenções ilegais ainda não acabaram. Pelo contrário, o programa de entrega foi formalizado, sendo mesmo conivente com o programa militar sempre que necessário e mudando constantemente a sua imagem para que se mantenha longe dos olhares alheios.

Prefácio à edição portuguesa

Ana Gomes

A publicação em português de A Verdadeira História dos Voos da CIA - Os táxis da tortura, de Trevor Panglen e A. C. Thompson, não podia ser mais oportuna e relevante.

É que este livro fornece uma introdução detalhada, mas de fácil leitura e apreensão, sobre o esquema tenebroso, complexo e dissimulado do programa de deslocalização da tortura, designado nos EUA por "entregas extraordinárias" ("extraordinary renditions").

Estamos a falar de um programa que consiste na transferência, através do globo, entre "prisões secretas" (que tantos negaram, mas foram entretanto admitidas pelo próprio Presidente americano) e a prisão ostensiva de Guantánamo, de suspeitos de terrorismo subtraídos a qualquer processo judicial, vítimas de rapto, sequestro, tortura, detenção arbitrária e "desaparecimento".

Um programa de "desaparecimento forçado" operado não por uma qualquer anacrónica ditadura sul-americana ou regime torcionário africano ou asiático, mas pelo governo de uma das maiores e mais antigas democracias no mundo: pela Administração de George W. Bush, envolvendo a CIA e outras agências de segurança americanas, incluindo militares.

O próprio Presidente Bush no discurso diante do Congresso sobre o estado da União, a 28 de Janeiro de 2003, mesmo antes da invasão do Iraque, admitira que, dos mais de 1 500 prisioneiros apanhados no Afeganistão e na "guerra ao terror", muitos tinham sido feitos"desaparecer". Nem todos estavam na prisão, disse ele: alguns tinham sido "otherwise dealt with" (tratados de outro modo), prosseguindo "let's put it this way: they are no longer a problem to the United States and our friends and allies" (digamo-lo assim: eles não são mais um problema para os EUA e para os nossos amigos e aliados).

Este livro fornece dados fundamentais para o esclarecimento dos portugueses que quiserem compreender melhor as razões por que o

Parlamento Europeu se alarmou, em Novembro de 2005, quando o insuspeito Washington Post, outros media americanos e internacionais e reputadas ONG como a 'Human Rights Watch' e a 'Amnesty International' tornaram público que a operação transcontinental deste programa de "desaparecimentos forçados" envolvia prisões secretas em território europeu. O PE decidiu, pouco depois, formar uma Comissão Temporária especial para investigar eventuais conivências que este programa poderia implicar na Europa (Comissão a que me orgulho de ter pertencido).

E, de facto, segundo concluiu o PE, a operação daquele programa não implicava apenas um ou dois países europeus, ocasionalmente utilizados, com conhecimento ou à revelia das respectivas autoridades, para detenção temporária ou trânsito de suspeitos de terrorismo. Envolvia, desgraçadamente, a cumplicidade activa e passiva, sistemática, de numerosos agentes, serviços e governantes europeus; a cumplicidade, por acção ou omissão, de governos formados tanto por partidos de direita, como de esquerda. Todos agindo - ou abstendo-se de agir - em manifesta violação dos mais essenciais valores, princípios e normativos europeus e internacionais: os respeitantes aos Direitos Humanos e ao funcionamento do Estado de Direito.

Quem quiser aprofundar o que se relata, denuncia e recomenda no Relatório Fava (Cláudio Fava, deputado socialista italiano, foi o relator) que a 14 de Fevereiro de 2007 foi aprovado pelo Parlamento Europeu (ver link:http://www.europarl.europa.eu/comparl/tempcom/tdip/defaulten.htm#) "sobre os alegados voos da CIA", deve atentar também nos respectivos anexos. E, em complemento, ler A Verdadeira História dos Voos da CIA - Os táxis da tortura.Na Parte I ("O Programa") deste livro, os autores descrevem como começou o esquema que toma de empréstimo o nome de "renditions" (entregas) de um programa de cooperação internacional com base legal ("renditions for justice"), concebido na era Reagan e já operado pela CIA e pelo FBI desde a Administração Clinton, em meados dos anos 90. Um nome a que se adicionou o adjectivo de"extraordinárias" para registar uma transformação radical - propositadamente colocando-o à margem do direito internacional ou americano - que o Presidente Bush decretou em Setembro de 2001, a pretexto do "11 de Setembro". Um programa de outsourcing da tortura, em que agentes americanos subcontratam o trabalho mais "sujo" - intolerável face ao sistema legal dos

EUA - aos esbirros de regimes tão irrecomendáveis como o sírio, o egípcio, o marroquino, o líbio, o uzbeque, *etc.* antes de transferir prisioneiros para Guantánamo (quando não "desaparecem" de todo...) e que passa pela operação de prisões secretas ("black sites") em todos os continentes, incluindo na Europa. "(...) um programa que deixou realmente de ser "extraordinário" em tudo, excepto no nome. O programa é agora política: não é excepção à regra, mas a própria regra", como sublinham os autores.

As reconstituições minuciosas dos percursos de investigação de Panglen e Thompson auxiliam quem quiser compreender a extensão, a gravidade e a variedade da metodologia de encobrimento e embuste envolvida na aplicação e na dissimulação das operações de deslocalização da tortura e de "desaparecimento forçado" de suspeitos, a pretexto da "guerra contra o terrorismo". Na Parte II (Na pista dos táxis da tortura) - os capítulos Aviões no papel, Uma cidade chamada Smithfield e Observação de aviões

- os autores expõem a meada que foram deslindando (a própria CIA não desmentiu o que agentes seus, passados e presentes, confirmaram aos autores e a jornalistas americanos) e mostram como foram decisivos os "planespotters" de todo o mundo, que começaram a estranhar e anotar as rotas, as frequentes mudanças de matrículas e de aspecto exterior de aviões privados e o seu extraordinário acesso a bases militares americanas por todo o mundo. Tudo isso permitiu depois identificá-los com companhias "de fachada", ligadas à CIA.

Nestes capítulos encontra-se a chave que ajuda a explicar como a Comissão Temporária do PE sabia que dados pedir ao Eurocontrole (a agência europeia dos controladores do tráfego aéreo a quem todas as autoridades nacionais devem reportar) para começar a destrinçar a teia de responsabilidades europeias: os percursos de certos aviões que jornalistas, advogados e defensores dos direitos humanos americanos, com a ajuda de agentes da CIA e de outras agências americanas alarmados, já haviam ligado a esta sinistra operação.

A partir daí, dava trabalho, mas não era difícil identificar - entre milhares de aviões diários cruzando o espaço aéreo europeu - quais os voos que interessavam.

Começou-se então a inquirir quem, entre as autoridades dos Estados-membros da UE, sabia deles ou devia saber; quem devia controlar e "não controlara"; quando e quantas vezes se permitira a escala de tal ou tal avião

suspeito, cujos passageiros ou tripulação importava verificar... A partir daí era também possível começar a fazer perguntas sobre a carga escaldante desse tráfego aéreo, assim cooperassem as autoridades nacionais! E algumas cooperaram, eventualmente forçadas por instâncias judiciais accionadas por familiares de vítimas - como aconteceu em Itália, a propósito do "desaparecimento" e sequestro no Egipto do imã da mesquita de Milão, Abu Omar, graças à diligência e sagacidade da Procuradoria de Milão, que não só identificou a rede que levou a cabo o rapto sob direcção do chefe da estação local da CIA (hoje todos os elementos dessa rede estão sob mandato de captura da EUROPOL), como levou à prisão do comando do SISMI (Serviço Secreto Militar Italiano), por cumplicidade activa na "entrega extraordinária" daquele indivíduo.

O testemunho de algumas das vítimas, entretanto libertadas, também ajudou, a partir do momento em que ganharam coragem para vir contar à Comissão do PE e à imprensa as atrocidades experimentadas e as que viram/ouviram infligir sobre outros presos... No capítulo 4, Prisões obscuras, os autores contam como conseguiram chegar aos muros da infame "Mina de Sal" nos arredores de Cabul, onde esteve detido o alemão de origem libanesa Khaled Al-Masri - que me fez corar de vergonha, por pertencer à mesma raça (des)humana dos seus sequestradores, carcereiros e torturadores, quando veio em meados de 2006 testemunhar diante da Comissão Temporária de Inquérito do PE.

Ao longo do livro os autores descrevem como se processa a rápida transformação de aviões já demasiado expostos e identificados com tão sinistro tráfego e como, após ter sido revelado que "prisões secretas" estavam a ser operadas na Polónia e Roménia, as mesmas foram rapidamente transferidas para o norte de África, nomeadamente

Marrocos (para onde, assinalo, segundo as listas do Eurocontrole e dos controladores aéreos nacionais da NAV, seguem amiúde aviões civis e militares que escalam e sobrevoam território português, tanto vindos de aeroportos militares nos EUA, como de bases americanas na Turquia e mais a leste, como destinados a Guantánamo e outros pontos onde se suspeita da existência das "prisões secretas"). Prisões secretas cuja localização os governos europeus, ominosamente, se têm esquecido de instar Bush a revelar...

No livro referenciam-se mais de duas dezenas de aviões civis, privados, que como "táxis aéreos" ou para negócios ou para deslocações particulares, desde 2001 aterraram repetidamente (e porventura aterram ainda, sob novas matrículas e novas empresas proprietárias "fantasmas") nos supostamente seguros e controlados aeroportos civis e militares europeus. Incluindo os portugueses. E isto apesar desses aviões virem das mais improváveis proveniências comerciais e indicarem destinos injustificáveis como Guantánamo, onde existe uma prisão ilegal tão ostensiva que ninguém pode alegar desconhecê-la - nem mesmo os mais "distraídos" e "atlantistas" ministros lusos....

Por exemplo, o livro referencia o Gulfstream V, chamado de "Guantánamo Bay Express", com a matrícula N379P, envolvido nas "entregas extrordinárias" de várias pessoas identificadas no Relatório do PE, algumas ainda vegetando em Guantánamo e noutras prisões - trata-se de um avião que escalou o Porto 13 vezes entre 25/5/02 e 9/6/05, incluindo no retorno da "entrega" a Marrocos de um cidadão italiano ainda ali detido, Abou Elkas-sim Britei. Também referencia o avião envolvido na "entrega extraordinária" de Khaled Al-Masri, um Boeing 737 com a matrícula N313P, que passou por Portugal várias vezes, incluindo uma suspeita escala entre Argel e Baku no Aeroporto Sá Carneiro, a 24-25 de Agosto de 2003, durante a qual os tripulantes - sob nomes falsos e, entretanto, implicados no processo judicial de Milão relativo ao rapto de Abu Omar - se alojaram no Hotel Meridien do Porto. Também o Gulstream IV envolvido no rapto de Abu Omar (sob matrícula N85VM) vem repetidamente a Portugal, nas suas diversas "encarnações" - a última das quais em Maio de 2005, sob matrícula N227SV, segundo registo do "handler" português para "contactos no Minist. Defesa"... (que ainda ninguém explicou quem eram...).'Premier Executive Transport Services', 'Tepper Aviation', 'Stevens Express Leasing', 'Aero Contractors', 'Richmor Aviation', 'Path Corporation' são apenas algumas das companhias fictícias, "de fachada" da CIA, referenciadas neste livro, e que frequentemente obtiveram (e possivelmente continuam a obter) autorização das autoridades civis e militares/políticas portuguesas para operar aviões transitando (por horas ou dias) pelos aeroportos nacionais, segundo as listas do Eurocontrol e da NAV.

Já lá diz o ditado: "o pior cego é o que não quer ver...". E quem não quer ver ou controlar falsa papelada, empresas fictícias, pretensos "táxis aéreos",

e, ainda por cima, encobre listas de tripulação e passageiros de voos que transportaram pseudo-"ho-mens de negócios", presta-se a deixar passar não apenas aviões carregados de prisioneiros ilegais. Presta-se a deixar passar pelos nossos aeroportos outros carregamentos criminosos: droga, armas, crianças raptadas ou mulheres traficadas...

Nos últimos capítulos do livro, os autores valem-se das reflexões de especialistas americanos, incluindo veteranos da própria CIA, para demonstrar como a operação das chamadas "entregas extraordinárias" abala as fundações de um Estado democrático, além de afrontar moral, política e legalmente tudo aquilo que o chamado "Ocidente" deveria significar para o resto do mundo. Mostram mais: como este programa da Administração Bush compromete gravemente a eficácia da luta que americanos e europeus deviam empreender, articuladamente entre si e congregando aliados em todo o mundo, contra o terrorismo internacional. Até porque impede que venham a ser exemplarmente julgados e punidos os verdadeiros responsáveis por actos de terrorismo que se encontrem entre tanta gente inocente e arbitrariamente detida ou "desaparecida".

O livro foi publicado em 2006 e por isso apenas aflora o envolvimento militar neste programa. Nessa altura pouco se sabia ainda sobre a dimensão da implicação militar neste escândalo, associado sobretudo à CIA. Essa foi uma vertente que o relatório do PE também não explorou (a Comissão Temporária já não teve tempo para isso, tendo-lhe sido fixado o período de existência de um ano), embora o referencie ao aludir à lista da empresa portuguesa NAV, de voos de e para Guantánamo, entregue à Comissão de Inquérito no limite do prazo para a redacção do Relatório. Essa lista, com indicação das matrículas de aviões militares usados, abre novas pistas para quem, de ambos os lados do Atlântico, se empenhe em desvendar este sinistro programa, como os autores deste livro.

Convém não esquecer que só em Guantánamo - a conhecida prisão ilegal - ainda estão quase 400 presos, de entre os quais a Administração Bush há mais de um ano que admitiu querer libertar cerca de 140, por total falta de provas. Nas "prisões secretas" continua a não se saber quanta gente pode ainda estar ou já ter definitivamente "desaparecido". Isto significa que, quer com as revelações deste livro, quer com as do Relatório Fava do PE, ainda só estamos a vislumbrar a "ponta do iceberg".

E o programa prossegue, pois declaradamente não foi ainda abandonado pela Administração Bush. Nem pelos seus cúmplices europeus, que persistem num desesperado esforço de encobrimento.

É trágico que, enquanto a América começa a desenterrar o lixo como meio de se auto-regenerar - forçando o próprio Presidente Bush a assumir as prisões secretas - governantes europeus continuem a enterrar a cabeça na areia, resistindo a assumir erros e responsabilidades pela colaboração prestada. Mas no PE, em parlamentos nacionais, em instâncias judiciais, nos media, entre activistas de direitos humanos e cidadãos conscientes - como os que lerem este livro - por essa Europa fora, não se vão baixar os braços. Quanto mais negarem, mais esses governantes estarão à mercê de revelações explosivas.

Ana Gomes, Eurodeputada do PS Bruxelas, 7 de Março de 2007

Prólogo

Algo se passava no deserto. Este deserto não era no Iraque, nem no Afeganistão; situava-se no Nevada, perto da zona de testes nucleares do Nevada, a infame zona de testes nucleares do Sudoeste, onde actualmente existe ainda uma área de treino antiterrorista. Ninguém sabe muito bem por que motivo, mas durante os primeiros dias de Dezembro de 2002 aterraram ali quatro aviões. Os quatro invulgares aviões apresentavam planos de voo em que declaravam pretender aterrar num obscuro aeródromo localizado dentro da área de testes, um local designado por Desert Rock Airstrip (DRA).

Um controlador de tráfego aéreo especialmente interessado em projectos militares "obscuros" foi o primeiro a reparar nos planos de voo ao utilizar um serviço de detecção de voos comerciais e o seu computador pessoal. O controlador de tráfego aéreo, tal como outras pessoas que tentam detectar projectos de aviação secretos, sabia que o DRA era um importante aeródromo ao qual deveria ser prestada muita atenção. Normalmente não havia ali grande actividade. De tempos a tempos, aviões do Departamento de Energia aterravam e partiam desta pista remota e faziam voos de rotina. Mas o controlador de tráfego aéreo controlava os movimentos no DRA por outros motivos: além de ser uma pista de aterragem e descolagem para os transportes do Departamento de Energia, o DRA é muitas vezes usado como "cobertura" para voos com destinos reais bem secretos. Detectar um avião que aterra no DRA, e que não seja da responsabilidade do Departamento de Energia, segue esta lógica, e há fortes possibilidades de estar envolvido num projecto militar secreto.

Nellis Bombing and Gunnery Range, uma vasta área militar de acesso restrito, com aproximadamente treze mil quilómetros quadrados de extensão, rodeia o Local de Testes Nucleares do Nevada por três lados e ocupa uma parte substancial do sul do Nevada. Apesar de o Nellis Range ser principalmente uma área de treino para os pilotos dos jactos de combate da Força Aérea praticarem as suas aptidões de combate, para os bombardeiros afinarem as suas tácticas de ataque aéreo ao solo e para as equipas de busca e salvamento ensaiarem as suas missões, também serve como centro de várias bases secretas. Os aviões civis, por exemplo de

serviços externos contratados ou de transporte de civis, por vezes têm de aterrar nestas bases que "não existem". E, portanto, tal como descobriram algumas pessoas, os aviões civis apresentam um plano de voo para um local de destino legítimo, ainda que ligeiramente obscuro, como o DRA. Assim que o avião entra no espaço aéreo militar situado por cima do DRA, reajusta as frequências de rádio e de transponder, "desaparece" de vista, e prossegue silenciosamente para o "local obscuro" em vez de seguir para o destino declarado. Se se controlarem os aviões que apresentam planos de voo para o DRA, é possível, de tempos a tempos, apanhar um avião envolvido neste tipo de subterfúgio.

O nosso controlador de tráfego aéreo descobrira tudo isto e procurava exactamente isso... aviões que pudessem estar envolvidos em projectos secretos da Força Aérea.

Suspeitando que os quatro aviões misteriosos, apesar de terem apresentado planos de voo com destino ao DRA, talvez se encaminhassem directamente para uma base secreta, ele enviou mensagens de correio electrónico a alguns amigos que julgou poderem estar interessados no assunto. Incluiu nessas mensagens os números de cauda dos aviões, o equivalente nos aviões às chapas de matrícula dos automóveis.

O primeiro avião que identificou era uma versão civil de um avião de carga Lockheed C-130, popularmente conhecido como Hércules, com o número de cauda N8183J. Uma rápida busca na base de dados da Administração Federal de Aviação (FAA) indicou que o avião era propriedade de uma organização designada por Rapid Air Trans, Inc., e que era operado por uma empresa com sede na Florida, chamada Tepper Aviation. Era proveniente do Aeroporto Dulles/Washington D. C.

O segundo avião era um Cessna 208 com o número de cauda N403VP. Era propriedade de uma empresa designada por One Leasing, Inc., e o operador era desconhecido.

O terceiro avião era bizarro. Era um Gulfstream IV com o número de cauda N85VM, e era proveniente da Base Andrews, da Força Aérea, situada nos arredores de Washington D. C. O proprietário deste avião era uma empresa chamada Assembly Point Aviation, cujo único proprietário era Phillip H. Morse, um indivíduo mais conhecido por ser co-proprietário da equipa de basebol Boston Red Sox. Na verdade, este Gulfstream normalmente exibia o logótipo da equipa na asa da cauda. Não havia

qualquer explicação para que o Gulfstream estivesse na Base Andrews ou no Desert Rock Airstrip. O avião recebeu rapidamente a alcunha de "o avião Red Sox".

O último e mais misterioso dos aviões era um Boeing Business Jet com o número de registo N313P, um jacto completamente novo, sem quaisquer características distintivas, excepto uma risca vermelha e azul sobre a fuselagem. Tal como o avião Red Sox, o "737 Boeing Business Jet" era proveniente da Base de Andrews. O proprietário deste avião era uma empresa designada por Premier Executive Transport Services; o seu operador também era desconhecido.

Durante as conversas on-line, emergiu um consenso peculiar entre os colegas investigadores do controlador de tráfego aéreo: estes aviões provavelmente tinham aterrado efectivamente no DRA e não numa das bases secretas. Contudo, havia algo que não batia certo. O avião número um, o Hércules (N8183J), deveria estar, muito certamente, ligado à Central Intelligence Agency (CIA). O operador do avião, a Tepper Aviation, tinha um historial, que remontava à década de 1980, de trabalhar com a agência.

O nome Tepper Aviation já estava ligado a um Hércules diferente que se despenhara em Angola enquanto reabastecia uma facção rebelde apoiada pela CIA, em 1989.

O segundo avião, o Cessna N403VP, era mais um "suspeito". O avião tornara-se uma espécie de curiosidade no ano anterior quando alguém o fotografara num outro aeródromo secreto, designado por Base Camp, no Nevada Central. Quando os entusiastas da aviação tinham investigado pela primeira vez esse avião, tinham tropeçado no facto de o seu proprietário, a One Leasing, Inc., não ter a aparência de uma empresa. Demorou algum tempo, mas aperceberam-se que a One Leasing também era um disfarce da CIA. A One Leasing viria a ser identificada mais tarde como tendo ligações a diversas operações secretas na América do Sul.

Os terceiro e quarto aviões, o avião Red Sox e o 737 Business Jet, também eram peculiares. Não havia muitas provas, mas as bisbilhotices oficiais comentadas no posto de trabalho do controlador de tráfego aéreo referiam que estes dois aviões também estavam ligados à CIA. Segundo se dizia, os dois aviões visitavam "muitos locais interessantes".

O que este pequeno subgrupo de investigadores e entusiastas da aviação não podia saber naquela altura era que tinham vislumbrado um passado

escondido e um futuro ainda mais incerto. Por um lado, estes aviões representavam uma herança das guerras secretas de África e da América do Sul. Por outro, representavam uma nova guerra secreta, uma guerra que tinha menos de um ano de idade. Esta, como é evidente, era a designada "guerra contra o terrorismo" e estes quatro aviões inócuos estavam envolvidos nela.

Estes aviões civis não identificados, jactos privados e turbopropulsores, de aparência inócua, pintados sem quaisquer características identificadoras, eram operados por uma mão cheia de companhias "civis" cuidadosamente disfarçadas. A CIA escolhia os seus planos de voo, mas eram operados por representantes civis. Não necessitavam de polímeros actualizadíssimos nem de formas concebidas com enorme precisão para esconderem as respectivas identidades dos radares inimigos. Em vez disso, a táctica usada implicava esconderem-se à vista de todos. Tornavam-se furtivos porque tinham um aspecto tão aborrecido que ninguém lhes prestava grande atenção. E, em Dezembro de 2002, estes aviões sem qualquer marca especial tinham-se transformado num dos mais importantes tipos de força aérea da "guerra contra o terrorismo" travada pelos Estados Unidos. As operações que efectuavam constituíam alguns dos segredos mais cuidadosamente guardados e condenatórios das administrações Bush.

Gradualmente, ficou a saber-se que estes aviões estavam ligados a um programa chamado "entrega extraordinária de prisioneiros", um programa dedicado a raptar terroristas suspeitos e a extrair-lhes informações a qualquer custo. Os suspeitos eram transportados para países onde eram torturados, ou levados para uma rede secreta de prisões operadas pela CIA em todo o mundo, onde a CIA praticava actos de tortura. Na medida em que operavam sob o disfarce de aviões de transporte civis, estes aviões podiam aterrar em locais onde os militares dos Estados Unidos nunca seriam bem recebidos. Locais como Carachi, no Paquistão, Tripoli, na Líbia e Banjul, na Gâmbia. Mas o rasto de papéis que estes aviões deixavam atrás de si também permitiria descobrir alguns vestígios do programa de entrega extraordinária de prisioneiros, indiciar algumas colaborações secretas na "guerra contra o terrorismo" e fornecer pistas incriminatórias sobre as geografias escondidas desta guerra secreta.

Depois de incidentes como o que se verificou no Desert Rock Airstrip, os interessados nas peripécias da aviação começaram a prestar atenção aos

movimentos destes aviões em todo o mundo. Os aviões visitavam, de facto, "muitos locais interessantes". Os investigadores descobriram inúmeros voos para a Baía de Guantánamo, Cabul e outros locais conhecidos por serem extremamente complicados. No final, estes e outros aviões incaracterísticos tornar-se-iam colectivamente conhecidos, primeiro para os entusiastas da aviação e depois para o público em geral, como "os táxis da tortura".

Enquanto os quatro aviões aterravam no Desert Rock Airstrip, em Dezembro de 2002, praticamente nada disto era do conhecimento público. Existiam apenas vagos rumores de raptos instigados pela CIA e de torturas. A "entrega extraordinária de prisioneiros" ainda teria de vir a ser reconhecida como uma expressão comum. Havia algumas vagas indicações de raptos da CIA, de aplicação da tortura como política comum, de "locais obscuros" secretos e de aviões incaracterísticos que ligavam todas estas coisas umas às outras. Mas as aterragens no Desert Rock Airstrip constituíam um rápido vislumbre deste novo mundo secreto, um momento de convergência em que um pequeno pormenor se começa a destacar como representativo de uma presença maciça, ainda que invisível. A partir desse dia, os registos de voo e os números de cauda dos aviões assemelhavam-se a um pequeno pedaço de osso fossilizado protuberante na face lateral de uma encosta. Havia ali alguma coisa, e quando os investigadores começaram a escavar as informações sobre estes aviões, puseram a descoberto o esqueleto de um monstro desconhecido.

I – O programa

"A lei foi alterada", disse um dos interrogadores americanos de Binyam Mohammed. "Não há advogados. Podes cooperar connosco da forma mais fácil ou da forma mais difícil. Se não falares connosco, vais para a Jordânia... Os árabes encarregar--se-ão de ti".

Mohammed fora detido em Carachi, no Paquistão, a 10 de Abril de 2002, enquanto tentava abandonar o país para regressar a casa, em Londres. Continua a insistir que estivera no Afeganistão e no Paquistão para se tratar de um problema de droga e para ver como era um país muçulmano. Mas quando os responsáveis paquistaneses descobriram que ele usava um passaporte que pertencera a um amigo no Reino Unido, detiveram Mohammed e entregaram-no aos interrogadores americanos.

Durante os meses seguintes, Binyam Mohammed seria mantido numa série de prisões paquistanesas, onde os guardas o espancavam com regularidade com um cinto de couro e os interrogadores americanos o acusavam de pertencer à Al-Qaeda. Esta situação manter-se-ia durante vários meses até dois agentes secretos britânicos chegarem à prisão. "Deram-me uma chávena de chá com muito açúcar", contou Mohammed. "Para onde vais, irás precisar de muito açúcar", disse-lhe um dos agentes. Mais tarde, disse Mohammed, "Um deles disseme mesmo que eu iria ser torturado pelos árabes".

Depois de três meses sob custódia paquistanesa, a polícia do Paquistão levou Mohammed até um aeroporto militar em Islama-bad. À espera dele estava um grupo de americanos mascarados e vestidos de preto. Os homens despiram completamente Mohammed, tiraram diversas fotografias, inseriram-lhe algo no ânus e vestiram-lhe um fato de treino.

De seguida, vendaram-lhe os olhos, colocaram-lhe tampões nos ouvidos, algemaram-no e meteram-no num avião.3 Mais tarde, seria transportado para Marrocos, Afeganistão e Baía de Guantánamo, por ordem da CIA.

Mohammed fora "entregue", desapareceu numa rede global de prisões secretas, câmaras de tortura e "locais obscuros" criados no início da "guerra

contra o terrorismo".

Não foi o primeiro a ser entregue, e não seria o último.

Seis dias após o 11 de Setembro de 2001, George W. Bush assinou um decreto confidencial em que concedia à CIA poderes extraordinários para prosseguir com a "guerra global contra o terrorismo". Este documento, ainda confidencial, foi em parte uma certidão de nascimento, em parte uma prova final daquilo em que se tornaria a "guerra contra o terrorismo", um guia para "um novo género de guerra" que passou a envolver novas colaborações com governos estrangeiros, novos programas psicológicos e novas actividades paramilitares. O documento autorizava a criação de uma rede de prisões secretas ("locais obscuros") em todo o mundo e permitia que a CIA raptasse qualquer indivíduo suspeito de manter ligações terroristas. As antigas queixas sobre acções secretas que eram "advogadas" até à morte desapareceram. Iniciaram-se guerras novas e secretas em todo o mundo. Aumentaram de intensidade antigas guerras. As regras rigorosas de supervisão por parte do Congresso e do executivo sobre as operações secretas tornaram-se uma situação do passado. A agência deixou de ter acções individuais secretas aprovadas pelo Presidente. A CIA passou a ter tremendos novos poderes e uma tremenda nova autoridade.

Para conduzir esta "guerra contra o terrorismo" a agência passou a colaborar silenciosamente com alguns dos mais malignos regimes mundiais. Serviços secretos estrangeiros, como os do Egipto, da Jordânia e da Argélia passaram a estar em contacto muito mais próximo com a CIA, "comprados" com generosos subsídios. A filosofía "Um inimigo do meu inimigo é meu amigo" passou a racionalizar as novas relações com regimes como a Líbia e a Síria. Os serviços secretos estrangeiros tornaram-se aliados da CIA e multiplicaram o poder e o alcance das forças norte-americanas. Ao mesmo tempo, a cooperação entre estados ajudou a afastar as provas de envolvimento dos norte-americanos dos piores incidentes, que tinham necessariamente de acontecer.

Num programa televisivo de domingo de manhã, alguns dias depois de Bush ter rabiscado o seu nome no decreto, o Vice-Presi-dente Cheney aludiu ao que implicava a sua visão do futuro:

Teremos igualmente de trabalhar, de certo modo, no lado obscuro, se quiserem. Teremos de passar algum tempo nas sombras do mundo dos

serviços secretos. Grande parte do que necessita de ser feito nesta situação terá de ser feito silenciosamente, sem quaisquer discussões, usando fontes e métodos que estão à disposição das nossas agências secretas se quisermos ter êxito. É nesse mundo que estes indivíduos operam.

E, portanto, vai ser vital para nós usar todos os meios à nossa disposição, basicamente, para alcançarmos o nosso objectivo...

É um comportamento difícil, feio, perigoso e sujo, e teremos de agir nessa arena. Estou convencido que o conseguiremos fazer...

Os desaparecimentos começaram a acontecer quase de imediato. Os aviões da CIA viajavam de um lado para o outro por todo o mundo praticamente sem serem detectados e a CIA não manifestava qualquer intenção de levar os prisioneiros a tribunal.

Em vez disso, os homens "desapareciam" nos aviões da CIA e raramente se ouvia falar deles novamente. A 23 de Outubro de 2001, Jamil Qasim Saeed Mohammed, algemado, desapareceu do Paquistão num Gulfstream branco, tendo sido presumivelmente transportado para a Jordânia.7 A 11 de Novembro, Ibn al--Shaykh al-Libi foi transportado de avião do Paquistão para uma câmara de tortura egípcia.8 No início de Dezembro, Abu Faisal e Abdul Aziz desapareceram do Paquistão às mãos de americanos.9 A 18 de Dezembro, Ahmed Agiza e Mohammed Zery desapareceram da Suécia e foram levados para o Egipto e torturados.10 A 11 de Janeiro de 2002, Muhammad Saad Iqbal Madni desapareceu num Gulfstream, sem qualquer identificação, em Jacarta, Indonésia, e foi levado para o Egipto. Estes foram alguns dos primeiros desaparecimentos após o 11 de Setembro. Deve ter havido, sem dúvida, muitos mais. "Após o 11 de Setembro, este tipo de movimentos acontecia a toda a hora", contou um responsável norte-americano anónimo ao Washington Post. "Permitem-nos obter informações dos terroristas de uma forma que não conseguiríamos em solo norte-americano".

Este programa de raptos é designado, na versão portuguesa, "entrega extraordinária de prisioneiros". Na versão inglesa ("extraordinary rendition") serve-se do conceito de processo legal comum "rendição", que, em Direito, significa "render-se", ou "entregar/entregar-se". No entanto, a expressão "entrega extraordinária", é um eufemismo.

Apesar de vagamente semelhante aos processos comuns de rendição, a rendição extraordinária não é definida no Direito Internacional. Na verdade,

no caso de uma pessoa ser entregue a um país onde é provável a existência de tortura, o processo é considerado ilegal, em clara violação do Artigo 3 da Convenção das Nações Unidas Contra a Tortura. Apesar de o FBI e a CIA terem em vigor um programa de entrega extraordinária desde meados da década de 1990, a nova forma do programa está bastante alterada e, com o início da "guerra contra o terrorismo", agora é rotina. Na verdade, o programa secreto deixou de ser "extraordinário" em tudo, menos no nome. O programa passou a ser agora a política adoptada: não é a excepção à regra, mas sim a própria regra.

O avião da CIA que transportou Binyam Mohammed aterrou em Rabat, Marrocos, a 22 de Julho de 2002. Atiraram-no para o interior de uma carrinha e disseram-lhe que se deveria manter deitado. Durante o percurso, que demorou entre trinta a quarenta e cinco minutos, Mohammed ouviu pessoas a falarem árabe. Quando chegou ao destino, Mohammed foi enfiado numa cela, numa casa que ele descreveu como sendo "muito abaixo do solo, quase subterrânea". Tinha seis compartimentos; três para os prisioneiros, um para os guardas, um para os interrogatórios e um que estava vazio. Ele viu que já ali se encontravam dois prisioneiros nas outras celas.

Ao longo das semanas seguintes, Mohammed foi interrogado por marroquinos, mas recusou-se a falar. Uma mulher branca, chamada "Sarah", que se dizia canadiana fez-lhe diversas visitas, tentando convencer Mohammed a cooperar com os seus interrogadores. Em finais de Julho, "Sarah" disse a Mohammed, "Se não quiseres falar comigo, então os americanos vão-se preparar para te torturar. Vão electrocutar-te, bater-te e violar-te". Alguns dias mais tarde, ela chegou novamente à prisão com uma colecção de fotografías dos principais líderes da Al-Qaeda. "Não conheço estas pessoas", disse-lhe Mohammed. "Vou conceder-te uma última oportunidade para pensares em cooperar com os EUA".

Na noite de 6 de Agosto, três homens vestidos de negro e com máscaras pretas sobre o rosto chegaram à cela de Mohammed. Algemaram-lhe as mãos atrás das costas e começaram a espancá-lo. "No espaço de dez minutos eu já estava quase inconsciente. Pareceu durar várias horas. Tinha feito as orações do pôr-do-sol, mas não sei até que horas tudo aquilo durou. Queria pôr-me de pé, mas sentia tantas dores que caí de joelhos. Eles levantavam-me e espancavam-me novamente. Quando me tentava pôr de

pé, eles davam-me pontapés nas coxas. Vomitei depois dos primeiros murros. No entanto, nem sequer falei. Não tinha a energia, nem a vontade de dizer fosse o que fosse. Apenas queria que aquilo terminasse".

Uma semana mais tarde, Mohammed foi transferido para uma prisão diferente e mantido num quarto branco que tinha um gancho na parede. A partir da sua cela, conseguia ouvir os gritos de outros prisioneiros enquanto eles eram torturados. Os interrogadores marroquinos visitavam a cela de Mohammed com regularidade para o espancarem e para lhe dizerem o que pretendiam que ele dissesse, o que queriam que ele confessasse. A certa altura, os marroquinos chegaram, despiram completamente Mohammed e começaram a fazer-lhe cortes no peito e no pénis com um bisturi. Os marroquinos regressavam uma vez por mês para torturarem Mohammed com o bisturi. De duas em duas semanas, os interrogadores regressavam. Surgiam com listas pré-preparadas de confissões para Mohammed, dizendo-lhe que ele deveria admitir que fazia parte do círculo mais próximo de Bin Laden, que era um operacional da Al-Qaeda, e que aconselhava Bin Laden quanto aos alvos que deveriam ser atacados. Mohammed permaneceu em prisões marroquinas durante dezoito meses. Foi regularmente torturado e confessou ter cometido várias actividades na Al-Qaeda.

A 21 de Janeiro de 2004, os marroquinos disseram a Mohammed que ia regressar a casa. "Foi numa noite fria", recordou ele. "Fui algemado, vendaram-me os olhos, colocaram-me dentro de uma carrinha e fizemos um percurso de aproximadamente meia hora. Depois, meteram-me num compartimento, ainda de olhos vendados. Estava escuro". Após algumas horas, Mohammed ouviu o som de um avião, depois palavras em inglês com um forte sotaque americano. "Sabia que estava a ser transferido novamente para os americanos", disse ele. "Eu e mais dois prisioneiros". Tal como tinham feito no Paquistão, os americanos retiraram a venda dos olhos de Mohammed e despiram-no completamente, pelo que Mohammed pôde ver que estava mais uma vez rodeado de americanos vestidos de preto com máscaras no rosto. "Havia uma mulher de óculos", recordou. "Ela tirou as fotografias. Um dos soldados pegou-me no pénis e ela tirou algumas fotografias digitais. Esta cena durou algum tempo, talvez meia hora. Ela foi um dos poucos americanos que demonstrou algum tipo de simpatia para comigo. Tinha cerca de um metro e setenta, era baixa, de olhos azuis. Quando viu as feridas apercebi-me que ficou sobressaltada e disse, 'Oh,

meu Deus, olhem para isto!' Depois todos os colegas olharam para o que ela indicava e pude observar choque e horror nos olhos dela".

Mas Mohammed ainda não ia para casa. Os americanos levavam-no para o Afeganistão.

O Boeing Business Jet visto no Desert Rock Airstrip transportava Byniam Mohammed, algemado e vendado, para Cabul, no Afeganistão. "Colocaram-me num camião. Tinha apenas uns calções vestidos e estava muito frio. Pareceu-me que seguíamos por uma estrada de terra", disse ele. Após uma viagem que durou cerca de dez minutos, Mohammed deu consigo numa prisão da CIA que ficou conhecida como a "Prisão Obscura", ou a "Prisão das Trevas".

"Tinha um corredor com compartimentos separados uns dos outros. Julgo que deveria haver cerca de vinte compartimentos. Disseram-me que estavam ali alojadas algumas pessoas especiais, e eu era 'especial', motivo pelo qual era levado para ali. Descobri posteriormente que estas pessoas especiais eramAbdulsalam Hiera, o homem de negócios iemenita de Sana'a e o Dr. Gairat Bahir, antigo embaixador do Afeganistão". Abdulsalam Hiera fora raptado por agentes da CIA no Cairo, em Setembro de 2002, e detido no Afeganistão como prisioneiro fantasma.

"Bateram-me com a cabeça várias vezes contra a parede até eu sentir que estava a sangrar, depois meteram-me numa cela. Era a cela número dezasseis ou dezassete, o segundo ou terceiro compartimento depois do duche. O compartimento tinha aproximadamente dois metros por dois metros e meio. A cela tinha uma porta metálica pesada, bem sólida, depois uma segunda porta com barras de ferro. Perto do tecto, em ambas as extremidades do compartimento, estavam colocados altifalantes. Existia um orifício para observação situado em baixo, numa das paredes. Tinha ainda um cabide para as pessoas ali serem colocadas numa posição de joelhos. Ao canto existia um balde que servia para fazer as necessidades fisiológicas".

Mohammed descreveu uma prisão tão escura que nem sequer conseguia ver a sua mão em frente ao rosto: "Era escura como breu, e a maior parte do tempo não havia luzes nos compartimentos. Costumavam ligar a luz durante algumas horas, mas isso só tornava ainda piores os momentos em que a voltavam a desligar".

"Penduraram-me. Permitiram-me dormir durante algumas horas no segundo dia, depois penduraram-me novamente, desta vez durante dois

dias. As minhas pernas tinham inchado.

Os pulsos e as mãos estavam dormentes. Só uma vez, ao longo de todo este tempo, recebi alimentos. Após algum tempo sentia--me praticamente morto. Nem sequer me parecia estar vivo". Mohammed estava quase morto, mas retiraram-no da parede e abandonaram-no no meio da escuridão. Tal como outros prisioneiros que tinham sido detidos na Prisão Obscura, ele descreveu a música alta. Nas palavras de Mohammed, "Slim Shady e Dr. Dre durante vinte dias".

"Ouvia aquilo sem parar, uma e outra vez, memorizei a música, toda, depois mudaram os sons para umas risadas horríveis, de fantasmas, e sons do Halloween. Era verdadeiramente assustador naquele buraco escuro".

"Houve muitas pessoas que ficaram malucas", recordou Mohammed. "Eu conseguia ouvir as pessoas a baterem com a cabeça nas paredes e nas portas, aos gritos".

Desde o início do programa de entrega de prisioneiros, em meados da década de 1990, o FBI e a CIA tinham trabalhado em conjunto para capturar e lançar acusações sobre os suspeitos de terrorismo. As unidades de investigação do FBI usaram o programa de entrega de prisioneiros para levarem a tribunal nos Estados Unidos estes suspeitos. O FBI quase sempre assumia o papel principal nestas operações, enquanto a CIA desempenhava o papel de apoio, proporcionando informações secretas e meios logísticos.

Tudo isto mudou a 11 de Novembro de 2001, quando Ibn--Shakyh al-Libi, um "prisioneiro de elevado nível", que alegadamente dirigira um campo de treino de terroristas em Khal-den, no Afeganistão, foi capturado enquanto tentava fugir do Afeganistão. Irrompeu imediatamente uma guerra surda entre agências: a CIA queria al-Libi debaixo do seu controlo. O agente responsável do FBI, Jack Cloonan, solicitara anteriormente aos seus agentes no terreno que "lessem os direitos ao indivíduo", para que a sua captura "se destacasse como um exemplo brilhante daquilo que deve ser feito de uma forma correcta". Os responsáveis da CIA acharam que Cloonan e o FBI não estavam a ser suficientemente agressivos e o chefe de posto da agência de Cabul transmitiu esta queixa ao Chefe do Centro Antiterrorismo Cofer Black e solicitou que a CIA retirasse al-Libi ao FBI. Black lançou rapidamente um apelo ao director da CIA, George Tenet, que, por sua vez, apelou à Casa Branca, que já prometera à CIA um papel importante e poderes significativamente aumentados na "guerra contra o

terrorismo". Em Janeiro de 2001, a CIA passou a exercer o controlo sobre al-Libi. Os agentes algemaram-no, colocaram-lhe uma fita adesiva sobre a boca e escoltaram-no até um avião sem qualquer identificação.

Estava a ser levado para o Egipto. "Antes de lá chegares", disse um agente da CIA a al-Libi, "vou encontrar a tua mãe e vou fodê-la".

A CIA não apanhou apenas al-Libi, passou também a controlar todo o programa de entrega de prisioneiros, e o FBI ficou fora da jogada. A CIA rapidamente introduziu uma nova táctica, que incluía, de forma extremamente controversa, a tortura. A princípio, a tortura era efectuada por procuração: Al-Libi, por exemplo, foi torturado pelos egípcios. Sob tortura, revelou à CIA as ligações entre a Al-Qaeda e Saddam Hussein (informações que Colin Powell apresentaria mais tarde perante as Nações Unidas). No entanto, como seria de prever, al-Libi retractou-se da "confissão, que, de facto, não tinha qualquer sustentação". Mas a tortura não seria executada apenas por nações sob procuração. Assim que a CIA criou as suas próprias prisões em "locais obscuros", os agentes da CIA começaram a torturar os detidos com as suas próprias mãos.

Em Washington, os advogados da Secção de Aconselhamento Legal do Departamento de Justiça emitiram declarações em que confirmavam a legalidade destas práticas de tortura. Os advogados do Departamento de Justiça Alberto Gonzales, John Yoo e Jay Bybee já tinham elaborado um quadro legal que tinha como intenção desintegrar grande parte do Direito preexistente para lidar com prisioneiros capturados. Tinham criado a figura de "combatente inimigo foragido", uma pessoa (que não era considerada soldado nem civil) sem quaisquer direitos e que estava completamente debaixo do controlo do ramo executivo. Além disso, tinham trabalhado de modo a argumentar que a base naval da Baía de Guantánamo, para onde eram transferidos muitos suspeitos de terrorismo desde 2002, se encontrava fora do alcance do sistema de tribunais federais dos EUA.

O derradeiro impulso para o rápido trabalho do Departamento de Justiça sobre a questão da tortura surgiu sob a forma de uma questão dos agentes da CIA que tinham torturado um prisioneiro chamado Abu Zubaydah. Zubaydah foi capturado em Faisalabad, no Paquistão, a 28 de Março de 2002, e entregue numa prisão secreta da CIA recentemente criada na Tailândia. Suspeitava-se que Zubaydah seria um alto responsável da Al--Qaeda, mas a CIA rapidamente se apercebeu que ele nem sequer era um

elevado operacional conforme eles (e o Presidente) tinham afirmado publicamente. Zubaydah era pouco mais do que um operacional de logística da Al-Qaeda, encarregue de tratar e coordenar as viagens e os pormenores burocráticos. Estava muito longe de ser o "mestre" e "arquitecto" do terrorismo que tinham anunciado. Além disso, Zubaydah também parecia sofrer de algum tipo de doença mental (o seu diário pessoal foi escrito por três personalidades diferentes, obra de um esquizofrénico). "Este indivíduo é louco, tem uma personalidade declaradamente dupla", contou mais tarde o agente do FBI, Dan Coleman, ao jornalista Ron Suskind.

Os agentes da CIA que tinham torturado Zubaydah tentaram arranjar garantias legais, depois dos factos terem ocorrido, junto do Departamento de Justiça para não serem considerados legalmente responsáveis pela tortura de prisioneiros que estivessem debaixo do seu controlo. Numa série de memorandos para Alberto Gonzales, Bybee confirmou isto mesmo através da apresentação de diversos argumentos. Em primeiro lugar, Bybee argumentava que para que uma técnica pudesse ser considerada tortura, a dor física tinha de ser de tal maneira grande que fosse comparável à "falha de um órgão, enfraquecimento de função corporal ou mesmo morte". A tortura psicológica tinha de ascender ao nível de "perturbação profunda dos sentidos ou da personalidade", o que, na opinião de Bybee, significava que "esses actos deverão penetrar no âmago da capacidade de um indivíduo para compreender o mundo que o rodeia, interferindo substancialmente com as suas capacidades cognitivas, ou alterando fundamentalmente a sua personalidade". Além disso, argumentava Bybee, as leis contra a tortura só se aplicavam quando a tortura "pretendia especificamente infligir dor ou sofrimento grave, mental ou físico". Segundo o argumento de Bybee, um agente da CIA encarregue de torturar alguém podia afirmar que a sua "intenção específica" não era torturar a vítima, mas antes fazer com que a vítima falasse. Apresentou ainda a opinião de que um carrasco americano poderia argumentar "autodefesa", porque se um agente não torturasse o prisioneiro, segundo a lógica de Bybee, poderia não tomar conhecimento de um ataque prestes a acontecer. Finalmente, Bybee argumentava que todas as tentativas de limitar as ordens de interrogatório do Presidente "representam uma infracção inconstitucional à autoridade do Presidente de conduzir a guerra".

Quando George Tenet revelou a Bush a condição mental de Zubaydah e a sua posição relativamente pouco importante na organização terrorista, Bush respondeu: "Eu disse que ele era importante. Não me vão fazer perder a face nesta questão, pois não?". Depois dessa conversa, os captores americanos de Zubaydah começaram a torturar o seu prisioneiro, tentando descobrir uma "revelação" que validasse retroactivamente as afirmações de Bush sobre a importância de Zubaydah. A CIA começou selectivamente a administrar analgésicos ao seu prisioneiro (Zubaydah fora ferido na virilha durante a captura). No entanto, mesmo depois da tortura, os interrogadores da CIA continuavam a sentir-se frustrados perante a sua incapacidade para extrair mais informações de Zubaydah, e começaram a usar métodos mais "extremos". Sujeitaram Zubaydah à técnica de "waterboarding" (uma técnica de tortura em que se simula o afogamento do preso), espancaram-no, ameaçaram-no de execução, sujeitaram-no à privação do sono e bombardearam-no com ruído contínuo e luzes fortes. Zubaydah começou a descrever inúmeros estratagemas terroristas contra bancos, supermercados, sistemas de água, centrais nucleares e edifícios de apartamentos, embora nenhum deles pudesse ser verificado de forma independente.

A CIA, é preciso não esquecer, controlava a situação.

A 6 de Setembro de 2006, após vários anos de vigorosas negações, o Presidente Bush confirmou a premissa central deste livro: os EUA estão a encarcerar suspeitos de terrorismo numa rede de instalações prisionais secretas e a sujeitá-los a duros interrogatórios.

A maior parte dos indivíduos capturados, segundo afirmou o presidente num discurso na Casa Branca, que seria amplamente noticiado, "são os operacionais da Al-Qaeda ou combatentes talibã que tentam esconder as respectivas identidades. E não revelam informações que poderiam salvar as vidas de cidadãos americanos.

Nestes casos, tem sido necessário colocar estes indivíduos num ambiente em que possam ser mantidos em segredo, em que possam ser interrogados por peritos e, quando apropriado, acusados de actos terroristas".

Bush continuou a defender as tácticas de interrogatório usadas para soltar as línguas dos prisioneiros como sendo "duras", "seguras", "legais" e "necessárias".

Para uma administração que tem um fetiche por todas as situações de capa e espada, o discurso do presidente foi surpreendentemente directo. Mas houve muitas coisas que Bush não disse.

Não disse quantas pessoas os EUA tinham colocado no programa; o que fora feito, mais exactamente, com estes prisioneiros; quem efectuara os interrogatórios "duros" (americanos? ou agentes secretos de outras nações?). Não designou os países onde se encontravam detidos os prisioneiros. Não citou as leis internacionais que concediam autorização aos EUA para capturar cidadãos de outros países, lançá-los em masmorras, torturá-los física e mentalmente, e mantê-los sem possibilidade de qualquer contacto com o exterior e sem acusação durante vários anos.

Desde 2001, jornalistas e investigadores de direitos humanos já analisaram muitas facetas do programa de entrega de prisioneiros e responderam a muitas destas perguntas.

O Washington Post apresentou porventura a primeira notícia importante sobre o programa no início de Março de 2002 e, em Fevereiro de 2005, Jane Mayer conseguiu publicar uma longa e pormenorizada notícia sobre o programa na The New Yorker. Em Março de 2005, os programas televisivos CBS Evening News e 60 Minutes transmitiram histórias sobre os voos de entrega de prisioneiros efectuados pela CIA. A imprensa internacional também tem vindo a prestar muita atenção a este tema, impulsionando a União Europeia, em finais de 2006, a publicar um estudo notável pormenorizando a cumplicidade de diversos países europeus no programa de entrega de prisioneiros. A cada nova reportagem, tornam-se publicamente disponíveis cada vez mais factos sobre o programa.

À medida que estes fragmentos do programa têm vindo a ser divulgados, algumas pessoas têm caracterizado o programa como uma conspiração criminosa maciça. As primeiras notícias na imprensa indicaram que a CIA capturara mais de uma centena de indivíduos Uma vez que alguns destes detidos acabaram por ser libertados ou enviados para o espaço menos secreto da prisão militar da Baía de Guantánamo, em Cuba, o público rapidamente começou a ouvir testemunhos na primeira pessoa daqueles que tinham sido raptados pela CIA. Estes relatos proporcionaram tantos detalhes e denunciaram um drama tal que muitas pessoas começaram a prestar-lhes atenção.

O caso descrito neste capítulo foi um desses testemunhos: em Setembro de 2005, Binyam Mohammed foi transferido para Guantánamo, onde acabaria por conseguir os serviços legais do advogado britânico Clive Stafford Smith, um advogado activista que partilhou a história de Mohammed com todo o mundo. E aí, em Novembro de 2005, ele foi acusado de conspiração. O governo alegou que ele conspirara com os operacionais da Al-Qaeda, treinou e combateu com eles no Afeganistão, e, mais tarde, encontrou-se com Jose Padilla e Abu Zubaydah no Paquistão para planear um ataque com bombas sujas sobre Guantánamo.

Mohammed confirmou, através do seu advogado, que confessou, de facto, a versão governamental da história, mas acrescenta que a confissão foi obtida sob coacção e que lhe foi extraída ao longo de dezoito meses de tortura em Marrocos. Nada do que confessou, afirma agora, é verdadeiro. Clive Stafford Smith afirma que não há quaisquer provas contra Mohammed que não tenham sido obtidas senão através da tortura. Algumas pessoas demonstram cepticismo relativamente à história de Mohammed, mas ela assemelha-se, muito intimamente, às histórias de muitos outros detidos que foram objecto deste tipo de entrega.

Talvez tenha sido a semelhança suspeita dos relatos que primeiro levou os investigadores a prestarem atenção ao programa na sua globalidade, mas foi a brutalidade com que os indivíduos tinham sido entregues que levou muitas pessoas a investigarem mais profundamente. O trabalho das equipas de entrega parecia invulgarmente brutal e, quase sempre, caracterizava-se pela força excessiva e pela tortura.

Apesar de o Presidente insistir que o programa é "legal", outras pessoas não têm assim tantas certezas. Em 2004, os advogados da Universidade de Nova Iorque e a Ordem de Advogados de Nova Iorque analisaram o que era conhecido sobre o programa e argumentaram, inequivocamente, que ele violava inúmeras leis internas e internacionais.

Em termos da lei interna, descobriram que "qualquer suposta autoridade para efectuar uma entrega extraordinária de prisioneiros seria um aviltamento não autorizado da lei e política dos EUA". Na frente internacional, descobriram que o programa violava literalmente centenas de leis e regulamentos, inclusive obrigações de tratados aos quais os EUA estavam obrigados, tais como a Convenção da ONU Contra a Tortura, o Convénio Internacional sobre Direitos Civis e Políticos, as Convenções de

Genebra e as Convenções dos Refugiados de 1951. Os advogados da Universidade de Nova Iorque e a Ordem dos Advogados de Nova Iorque descobriram ainda que os indivíduos que tinham autorizado, ajudado ou efectuado entregas de prisioneiros poderiam estar sujeitos a acusação criminal e civil porque tinham "ajudado ou sido cúmplices" ou tinham "conspirado para que fosse cometida tortura" As nações onde os detidos tinham sido raptados começaram igualmente a pronunciar-se, queixando-se que as suas leis nacionais também tinham sido violadas.

Apesar do consenso generalizado de que a versão da CIA do programa de entrega extraordinária de prisioneiros era ilegal, tornou-se claro, quase desde as primeiras notícias, que fora autorizado pelo Presidente e justificado por argumentação legal eloquente, ainda que ridícula. Tal como observou Anthony Lewis na New York Review of Books, os memorandos de tortura de Bybee "pareciam conselhos de um advogado da máfia a um padrinho da máfia sobre o modo de se esquivar à lei e manter-se longe da prisão". Devido à influência do executivo, o sistema de tribunais dos EUA recusou-se consistentemente a analisar quaisquer questões sobre a legalidade do programa.

Sempre que possível, a administração Bush invocou o "privilégio do segredo de Estado" para evitar que os juízes norte-americanos levantassem questões acerca do programa.

Até há muito pouco tempo, o Congresso dos EUA recusava-se sequer a debater essa investigação.

O nosso objectivo com este livro é sintetizar o material que já se tornou do conhecimento público, e usar este material para criar um mosaico. Seguimos ainda algumas pistas próprias (uma investigação que nos levou desde as nossas casas no norte da Califórnia até ao Massachusetts, Carolina do Norte, Nevada, Nova Iorque e, finalmente, Afeganistão).

Concentrámos a maior parte da nossa análise no sistema de transporte usado para levar os suspeitos de terrorismo de um lado para o outro por todo o mundo (os aviões, as companhias criadas pela CIA proprietárias desses aviões e as pessoas que os fazem voar). Apesar de a CIA se orgulhar de conseguir encobrir quase todas as suas actividades debaixo de um cobertor de secretismo defensivo, ao longo da nossa investigação sobre as operações de aviação da agência, conseguimos ficar com uma forte noção do seu funcionamento interno.

Um livro como este, escrito numa altura em que a administração Bush só muito recentemente divulgou a existência do programa de entrega extraordinária de prisioneiros, não pode fornecer uma narrativa elegante sobre o assunto. Talvez um dia, graças à litigação tenaz movida por jornalistas, académicos, activistas e advogados de defesa que representam os detidos, ou à simples passagem das décadas, os documentos governamentais confidenciais que seriam necessários para escrever tal livro venham a estar disponíveis. Neste momento, essa ocasião parece estar a uma distância impossível.

Tendo tudo isto presente, apresentamos ao leitor uma série de percursos em que procuramos revelar alguns dos mistérios do programa de entrega extraordinária de prisioneiros da CIA através da análise da sua frota aérea, um conjunto de aviões que acabámos por denominar de táxis da tortura.

II - Na Pista dos Táxis da Tortura

Capítulo 1

Aviões no papel

Assinaturas. Alguma coisa está errada nas assinaturas destes documentos.

Um equívoco curioso relativamente à frota de aviões da CIA é que são aparelhos civis e não militares. Devido à lei dos EUA e ao estatuto da CIA como agência civil, os aviões são propriedade de companhias de aviação de fachada e operados por algumas companhias de voos charter. Uma das consequências desta situação é que cada uma destas companhias de aviação civis deixa um longo e volumoso rasto de papéis, grande parte dos quais constam de registos públicos, o que permite que quem esteja disposto a localizar os documentos e a passar algum tempo a analisá-los o possa fazer. Requisitámos todos estes documentos e começámos a analisá-los. Há documentos de registo, certificados de voo, artigos de constituição de sociedade, recibos de impostos e registos de empresas, todos eles disponíveis em diferentes agências estaduais (para as empresas) ou na Administração Federal de Aviação (para os registos dos aviões). E depois de analisarmos montanhas destes documentos, são as assinaturas que neles constam que nos parecem desajustadas.

Até finais de 2004, uma companhia designada Premier Executive Transport Services era proprietária de dois dos mais activos táxis de tortura, mas o seu vice-presidente, uma mulher chamada "Colleen Bornt", reparamos agora, assinava o respectivo nome de maneira diferente de cada vez que pegava numa caneta. O nome dela por vezes surgia numa escrita descontraída e suave, ao passo que outras vezes assemelhava-se aos rabiscos denticulados de uma criança. As assinaturas de Colleen Bornt não pareciam correctas porque ela não existe. Na realidade, a companhia a que ela estava ligada, a Premier Executive Transport Services, não é mais do que uma companhia no papel, uma fachada. Tal como outras pessoas

também descobriram, Colleen Bornt, a vice-presidente da companhia, é um fantasma. Para nós, as assinaturas fraudulentas nestes documentos confirmam o carácter absurdo de tudo isto.

À medida que observamos mais atentamente os documentos da empresa e os registos de aviação que obtivemos, começa a emergir uma imagem. Esta imagem, em particular, não está "longe" nos muitos campos de batalha da "guerra contra o terrorismo". Em vez disso, a imagem que vemos descrita nestes documentos está sub-repticiamente e subtilmente entrelaçada na vida quotidiana dos Estados Unidos. Apesar de os registos documentais da Premier Executive Transport Services estarem repletos de distorções, incorrecções e mentiras descaradas (estão salpicados de assinaturas forjadas, de pessoas que não existem, até mesmo de companhias de fachada dentro de companhias de fachada), também é possível encontrar alguns locais reais e nomes reais.

Um dos únicos locais reais é o n.° 339 Washington Square, em Dedham, Massachusetts. Este é o endereço indicado no cabeçalho do papel de carta da Premier e é também o endereço de uma sociedade de advogados insignificante chamada Hill and Plakias. Colleen Bornt serve-se deste endereço, tal como uma das únicas pessoas reais ligada à Premier: o seu advogado, Dean Plakias.

Sem mais ninguém a quem fazer perguntas sobre a Premier, Plakias é o homem que procuramos.

Sabemos que nada pode existir integralmente no vácuo, que até mesmo os espaços mais obscuros, os estratagemas mais loucos e as maiores mentiras têm propriedades materiais, têm as suas próprias contradições internas. Vamos até Boston, alugamos um automóvel e seguimos até Dedham. A viagem assenta no facto de que mesmo que o n.° 339 Washington seja apenas uma fachada, poderá ensinar-nos algo sobre o programa de entrega extraordinária de prisioneiros.

O Massachusetts é horrível nesta época do ano. Estamos no início de Março, quando o tempo é já ligeiramente quente para que a neve caia, mas a Primavera parece estar ainda a uma longa distância. As ruas estão repletas de neve derretida, suja e espessa. Os céus apresentam-se em tons de um cinzento-escuro eestá a chover. Os escritórios da Premier situam-se em Dedham Square, o espaço mais parecido com um centro neste subúrbio. Por entre os edifícios de tijolo vermelho estão a padaria Café Fresh, a farmácia

Wardle's Pharmacy e o cabeleireiro Armando Cassano Hair Studio. Se o tempo fosse mais agradável, e se não houvesse tantas marcas dos SUV no meio da neve semi-derreti-da, talvez pudéssemos dizer que Dedham Square era engraçada. O edifício de dois andares, de tijolo vermelho no 339 Washington Sq. enquadra-se perfeitamente no ambiente indistinto que nos rodeia. No piso térreo existe uma dependência do Sovereign Bank, cujo letreiro luminoso e a caixa Multibanco resplandecente lançam reflexos brilhantes sobre o passeio molhado. Na esquina há um Dunkin' Donuts. Uma bandeira gasta dos EUA pende de uma casa próxima. Os escritórios da sociedade de advogados Hill and Plakias e da sede da Premier Executive Transport Services são no segundo andar. Apanhamos o elevador.

No interior, a decoração da Hill and Plakias é uma mistura de Massachusetts colonial com imagens depuradas: documentos históricos em quadros, imagens dos pais fundadores desenhadas a lápis e os desenhos à pena de veleiros estão pendurados na zona da recepção. A sociedade especializou-se em Direito da família, mas a atmosfera no escritório é a da justiça americana dos velhos tempos, Benjamin Franklin mais do que King Solomon. Quando a recepcionista acaba de falar ao telefone, pergunta-nos em que nos poderá ajudar. Explicamos que somos jornalistas. "Deixámos algumas mensagens no vosso atendedor. Será que há alguém com que possamos falar sobre a Premier..."

Ela interrompe-nos de imediato. O seu tom de voz modificou-se. Torna-se hostil. Parece-nos que já outras pessoas aqui estiveram antes, colocando as mesmas questões.

"Não há aqui ninguém com quem possam falar sobre a Premier Executive Transport Services". Não haverá nenhuma entrevista com Dean Plakias, o homem com quem nos viemos encontrar.

Mas isso não significa que não haja mais nada para investigar.

Na sua clássica descrição de 1974 sobre a Central Intelligence Agency, The CIA and the Cult of Intelligence, o antigo analista da CIA Victor Marchetti recordou Robert Amory Jr., um alto responsável da CIA, quando este salientou que "se a agência quer fazer algo em Angola, necessita das empresas do Delaware".1 As "empresas do Delaware" a que o chefe da CIA se referia eram, como é evidente, as empresas de fachada. Chamara-lhes empresas do Delaware pelo simples facto de a maior parte das empresas de fachada da CIA estarem, e continuarem a estar, sediadas no Delaware, onde

a falta de regulamentação sobre as empresas serve como uma espécie de atracção para negócios de todos os géneros.

(As empresas de cartões de crédito americanas, por exemplo, têm quase sempre sede no Delaware.) Mas, acrescentou Marchetti, "a CIA não tem hesitado em usar outros estados quando os considera mais convenientes".

A CIA usou empresas de fachada, "organizações proprietárias", ou "proprietários", conforme Marchetti as designou, para todo o tipo de actividades. Quando preparava a invasão da Baía dos Porcos, em 1960, a agência criou uma estação de rádio numa ilha remota das Caraíbas (Swan Island) para transmitir a propaganda americana para a Cuba de Castro. A Radio Swan, conforme a agência designava a estação, era operada por uma empresa de Nova Iorque com endereço em Miami: a Gibraltar Steamship Corporation.

Quando a invasão se iniciou, a Radio Swan desligou a propaganda e começou a emitir ordens para os invasores da Baía dos Porcos e para os guerrilheiros anti-Castro na ilha. Depois do fracasso da invasão, a agência transferiu a propriedade da Radio Swan para uma outra empresa de fachada, a Vanguard Service Corporation, que continuou a existir até finais da década de 1960.3

Ainda antes da Baía dos Porcos, a CIA usou uma empresa de fachada para construir um avião espião super-secreto, o U-2, em meados da década de 1950. De maneira a esconder o facto de a empresa Lockheed estar a desenvolver o aparelho para a agência, a CIA conseguiu que o principal responsável pelo desenvolvimento do U-2, Clarence "Kelly" Johnson, iniciasse uma empresa designada por "C&J Engineering", sendo "C&J" as iniciais do nome de Johnson. A agência começou então a pagar à Lockheed os trabalhos efectuados através de cheques pessoais endereçados a Johnson, num valor superior a um milhão de dólares, dinheiro que Johnson canalizava para a empresa que o empregava. Para esconder ainda mais o envolvimento da Lockheed, Johnson criou um endereço para a C&J em San Fernando Valley, na Califórnia. Quando enormes carregamentos de peças de aviãocomeçaram a ser enviados para aquela morada de correio, um chefe de correios local suspeitou e começou a procurar os registos públicos da empresa. No momento em que se tornou evidente que a C&J não era um negócio legítimo, o chefe dos correios enviou um inspector para descobrir para onde seguiam, de facto, as peças de avião. O empregado dos correios

apresentou-se aos portões da divisão Skunk Works da Lockheed, conforme contou um antigo responsável pela Skunk Works, Ben Rich, e "[nós] fizemo-lo assinar tantos formulários de segurança nacional que no final ele até já sentia cãibras nos dedos".4 Em 1955, quando um dos empreiteiros que trabalhava para a Lockheed solicitou propostas para subcontratar alguns trabalhos, um dos subempreiteiros regressou com um aviso: "Tenham cuidado com esta empresa C&J", disse ele. "Investigámos os registos na Dun and Bradstreet e eles nem sequer têm ficha de crédito".5 No ano seguinte, um piloto chamado Francis Gary Powers mudou-se para uma base secreta construída pela C&J e aprendeu a voar com o U-2 sobre o Nevada antes de exportar as suas aptidões para outros países e acabar por ser abatido sobre a União Soviética em 1960.

Actualmente, as empresas de fachada estão longe de serem uma realidade do passado. As actuais empresas de fachada são muitas vezes apenas um pouco mais sofisticadas do que as empresas proprietárias do antigamente. Em 2003, as empresas de fachada tornaram-se notícia quando uma delas, chamada Brewster Jennings and Associates, surgiu ligada à operacional da CIA Valerie Plame. Depois de denunciar Plame como uma operacional da CIA, o editorialista de direita Robert Novak contou à CNN que a Brewster Jennings fora a "empregadora" de Valerie Plame em 1999. As suas fontes de informação eram os registos de contribuição para a campanha presidencial de Al Gore em que se indicava que Plame doara mil dólares. Nos registos de campanha, Plame indicara que o seu patrão era a Brewster Jennings. Um pouco mais sofisticada do que a C&J da década de 1950, a Brewster Jennings até tinha referências na Dun and Bradstreet, mas assim que Novak desatou a meada que encobria o disfarce de Plame, tudo se começou a descobrir.

Quando Robert Armory Jr. teceu o comentário sobre as "empresas do Delaware", estava a salientar uma questão importante relativa a muito mais do que a falta de regulamentação sobre as empresas no Delaware. Estava a salientar que a CIA não podia, e não pode, operar integralmente no vácuo ou numa espécie de "mundo obscuro" completamente resguardado. A CIA necessita de uma infra-estrutura interna que possa efectuar as missões secretas no estrangeiro. Na realidade, as empresas de fachada constituem uma parte importante da infra-estrutura global da CIA; talvez tão importante quanto as suas estações de vanguarda no estrangeiro. As

"empresas do Delaware" fazem parte das capacidades da agência tanto quanto a sua sede em Langley, os campos de treinos em Camp Peary, ou as redes de postos, agentes, bases e bases aéreas no estrangeiro. As infra-estruturas clandestinas "longe" só poderão existir e funcionar se tiverem uma infra-estrutura análoga "aqui".

Quando a CIA quer criar uma empresa de fachada para efectuar as suas operações, tem de usar os mesmos mecanismos que qualquer empresa legítima. Precisa de advogados, endereços, conselhos de administração, artigos de constituição de sociedade, títulos e até mesmo bens. Alguém necessita de criar a empresa e as agências estaduais necessitam de autorizar a sua existência. No caso da Premier, a CIA confiava nos serviços de um homem chamado Ralph L. Kissick.

A 10 de Janeiro de 1994, a Premier passou a existir quando o advogado de Washington D. C. Ralph L. Kissick, associado da sociedade de advogados de Washington D. C. Zuckert, Scoutt & Rasenberger, apresentou os documentos necessários ao Secretário de Estado do Delaware. A Premier, tal como as empresas de fachada que Armory descreveu, foi constituída como sociedade no Delaware. Segundo os artigos de constituição da sociedade da Premier no registo do Secretário de Estado do Delaware, o objectivo da empresa era "comprar, vender, alugar, trocar por hipoteca, adquirir, deter, usar, melhorar e/ou operar equipamento" e "conduzir ou envolver-se em qualquer acto ou actividade legal para os quais as empresas se possam organizar ao abrigo da Lei Geral das Sociedades do Delaware".

Ralph L. Kissick, o homem que deu origem à empresa ao apresentar essas declarações em 1994, tem a biografia de alguém intimamente envolvido nos trabalhos do governo.

Licenciou-se em Yale, em 1962, e pouco tempo depois ingressou na Marinha, onde serviu como oficial até 1966 e, segundo a sua biografia, observou "muita acção a bordo dos destroyers nas frotas do Atlântico, Mediterrâneo e Pacífico".9 Em 1970, Kissick entrou na Zuckert, Scoutt & Rasenberger, da qual se tornou associado em 1977.

A Zuckert, Scoutt & Rasenberger desenvolve trabalhos controversos e a sociedade admite abertamente no seu sítio na Web que a sua prática se "concentra em contratos com o governo, aviação, transporte de superfície e assuntos comerciais conexos". Num processo legal (um bom exemplo do tipo de trabalho que a empresa desenvolve) Kissick representou um

fabricante de armamento denominado Recon/Optical, Inc., contra o governo de Israel numa disputa por causa de um contrato. Algures, ao longo do percurso, Kissick começou a trabalhar para a CIA. Sabemos que também trabalha com o Departamento de Defesa. Conforme indica na sua biografia na empresa, Kissick "ajudou a formar e representa uma grande equipa de linhas aéreas dos EUA que fornecem serviços de transporte aéreo em tempo de paz ao Departamento de Defesa".

Tal como todas as empresas, a Premier também necessitava de um conselho de administração: responsáveis e gestores para dirigirem a empresa. O presidente da Premier era um indivíduo chamado Bryan P. Dyes; o vice-presidente era Colleen A. Bornt; o tesoureiro era Mary Anne Phister. Uma outra jornalista que investigou a Premier, Dana Priest, do Washington Post, fez uma extensa busca destes nomes em muitas bases de dados e descobriu algo de notável: "[Os] nomes não indicaram nenhuma das informações que normalmente surgem numa busca deste género: não havia endereços anteriores, não havia números de telefone passados ou actuais, não havia registos de empresas ou sociedades", conforme indicou.

Assinaturas de dois membros do conselho de administração fantasma da Premier.

"Além disso, apesar de a maior parte dos nomes estarem ligados a datas de nascimento nas décadas de 1940,1950 ou 1960, todos tinham recebido números da Segurança Social entre 1998 e 2003". Por outras palavras, além de Kissick, que apresentou os artigos de constituição de sociedade da Premier, e do advogado do Massachusetts, Plakias, o "agente registado" da Premier, nenhuma das pessoas associadas à empresa existiu de facto, em carne e osso... a Premier é apenas uma colecção de fantasmas.

Kissick criou igualmente outras empresas de fachada em nome da CIA, muitas das quais estiveram implicadas no programa de entrega extraordinária de prisioneiros.

Uma das empresas foi a Crowell Aviation (que também tem sede nos escritórios da sociedade de Plakias). Uma outra foi a Stevens Express Leasing. Os elementos do conselho de administração fantasma da Premier também surgiam em alguns dos conselhos de administração destas empresas. Um fantasma chamado Phillip P. Quincannon, por exemplo, era responsável na Premier, na Crowell e na Steven's Express Leasing. Uma identidade estéril chamada Erin Marin Cobb, responsável na Stevens

Express Leasing, alargou a teia de empresas falsas a duas outras empresas de fachada, a Devon Holding and Leasing e a Rapid Air Transport. Estas duas empresas eram criações de um outro indivíduo com procuração da CIA, um advogado de Maryland chamado Douglas R. Thomas. Os nomes de todas estas empresas estão intimamente ligados ao rasto labiríntico de documentos do programa de entrega de prisioneiros.

E as empresas, se optarmos por lhes chamar assim, por vezes confundem-se umas com as outras: quando o Boeing Business Jet 737 da Premier raptou um cidadão alemão na Macedónia, por exemplo, o aparelho identificou-se junto dos controladores de tráfego aéreo europeus como sendo operado não pela Premier, mas pela "Stevens Express Leasing".

Os documentos registados nos estados de Delaware e Maryland demonstram que a Premier foi transferida, em 1996, para o endereço de Dean Plakias em Dedham. A empresa manteve--se adormecida até 1999. No entanto, as empresas de aviação da CIA, como a Premier, não se mantêm como empresas no papel durante muito tempo. Necessitam de adquirir aviões, portanto, em 1999, a fantasma Colleen Bornt começou a assinar documentos que indicavam a existência de um jacto Gulfstream V completamente novo em nome da Premier. A medida que Bornt assinava o seu nome espectral nos documentos de registo de aviões, a Premier emergia do seu estado de dormência e erguia--se para a vida. O número de cauda era N379P; o número de série era 581. Esta compra aconteceu quase dois anos antes de se ter iniciado a "guerra contra o terrorismo".

Quando este Gulfstream começou a voar após o 11 de Setembro, conquistou a alcunha de "Expresso da Baía de Guantánamo", por causa das suas viagens frequentes à prisão americana.

Poucas semanas depois de ter recebido novos poderes (e financiamento) com o início da "guerra contra o terrorismo", a CIA tentou arranjar um outro avião através da Premier. Foi o 737, o Boeing Business Jet. A 20 de Dezembro de 2001, um outro fantasma da Premier, "Bryan P. Dyess", concretizou a compra deste avião completamente novo directamente à Boeing.

Segundo os registos da Administração Federal de Aviação, o Business Jet passou a maior parte de 2002 em operações de vários tipos de manutenção e modificação. A empresa DeCrane Aircraft Systems Integration Group, de Georgetown, Delaware, que se descreve como "

[capaz de proporcionar] o mais elevado nível de serviço pessoal para aviões de VIP's e Chefes de Estado", equipou o avião com um par de "asinhas" (estabilizadores verticais que melhoram o desempenho e que foram colocados nas pontas das asas do avião) e instalou um sistema de reserva de combustível auxiliar. Mais tarde, nesse mesmo ano, a Associated Air Center, de Dallas, no Texas, instalou um "interior executivo" e um sistema de antena SATCOM da Marconi canadiana no avião. Os entusiastas da aviação acabariam por reparar nos vários "altos" e "antenas" na fuselagem do aparelho (sinais evidentes dos sistemas de comunicações melhorados).

Ninguém deveria ter notado o trabalho secreto que era efectuado pelos aviões da Premier, mas logo que começaram a andar de um lado para o outro, por todo o mundo, após o 11 de Setembro, envolveram-se em vários incidentes que os tornaram suspeitos.

O primeiro incidente aconteceu a 23 de Outubro de 2001, em Carachi, no Paquistão. Por volta das 2:40 da manhã, um automóvel Toyota alugado chegou a um calmo recanto do aeroporto. Um grupo de agentes mascarados, da Agência de Serviços Secretos Inter-Serviços do Paquistão, a ISI, retirou um homem algemado, chamado Jamil Qasim Saeed Mohammed, do Toyota e entregou-o a um grupo de americanos que aguardavam nas proximidades de um Gulfstream V branco. O prisioneiro era um estudante iemenita de microbiologia suspeito de estar envolvido no ataque bombista de Outubro de 2000 ao navio USS Cole. Não tinham sido seguidos quaisquer procedimentos habituais de deportação ou extradição. Os americanos simplesmente agarraram no homem, atiraram-no para o interior do avião e planeavam desaparecer nos céus nocturnos numa operação que deveria terminar no espaço de poucos minutos. (Naquela altura, ninguém sabia para onde se dirigia o avião, apesar de informações subsequentes indicarem que o destino do avião seria a Jordânia.)

Mas aconteceu um problema: os operadores do avião tinham--se recusado a pagar as necessárias taxas de aeroporto, pelo que os controladores de tráfego aéreo negaram ao Gulfstream autorização de partida. O avião permaneceu na pista enquanto se mantinha o impasse. Finalmente, os agentes dos serviços secretos paquistaneses intervieram, forçando os responsáveis pelo aeroporto a capitular e o Gulfstream recebeu autorização para levantar voo. Mas o incidente atraíra as atenções. Três dias mais tarde, o jornalista paquistanês Masood Anwar tomou conhecimento do

incidente e publicou o número de cauda do avião que fora observado à espera na pista nessa noite. Era o Expresso da Baía de Guantánamo, o N379P da Premier. Este número de cauda era um facto simples e inócuo, mas, com este simples dado, Anwar começou a puxar um fio que, às mãos de outros jornalistas, permitiria a descoberta de cada vez mais pistas neste programa de entrega extraordinária de prisioneiros.

A 18 de Dezembro de 2001, oito semanas depois do rapto a altas horas da noite em Carachi, o Expresso da Baía de Guantánamo da Premier surgiu novamente, desta vez em Bromma, na Suécia. Anteriormente nesse mesmo dia, a Polícia de Segurança Sueca, a Sakerhetpolisen (SAPO), interceptara e detivera um indivíduo chamado Ahmed Agiza quando este se dirigia para casa depois de uma aula de língua sueca, em Karlstad. Prenderam igualmente um indivíduo chamado Mohammed Zery, que, na altura da sua detenção, andava às compras em Estocolmo. Algumas horas mais tarde, um agente da SAPO fizera um telefonema para a estação da polícia no aeroporto de Bromma, a solicitar apoio por causa de dois terroristas suspeitos que deveriam chegar em breve ao aeroporto. Pouco tempo depois, um grupo da SAPO chegou ao aeroporto e foi rapidamente admitido no seu interior. De seguida, dois americanos com roupas civis compareceram na estação de polícia do aeroporto e puseram-se a conversar com as autoridades suecas. O polícia sueco Paul Forell recorda-se de ter ficado com a impressão de serem elementos da embaixada americana. Nessa noite, o Gulfstream V da Premier aterrou na pista. O agente sueco encaminhou-se até ao avião para cumprimentar a tripulação de aproximadamente seis americanos e dois egípcios com máscaras. "Disse--lhes que não precisavam de usar capuzes, porque não estava por ali mais ninguém", contou o agente, mas eles não retiraram os capuzes. Pouco depois, chegou um automóvel da SAPO ao Portão K. Foi nesse momento que Agiza e Zery, acorrentados, foram levados para a estação da polícia do aeroporto.

Os americanos mascarados aguardavam-nos.

Anteriormente, ainda nesse dia, os ministros do governo sueco tinham realizado uma reunião extraordinária em que tinham aprovado a expulsão de Agiza e Zery do país com base em provas secretas fornecidas em parte por alguns serviços secretos estrangeiros, apesar de o governo sueco se ter recusado a revelar as provas ou a revelar onde as obtivera. A SAPO pretendia expulsar os indivíduos o mais rapidamente possível, de modo a

que não pudessem apelar da extradição, e tentara arranjar um voo charter para o Egipto numa empresa designada por Executive Air. No entanto, o avião dessa empresa só poderia levantar voo na manhã seguinte. Os agentes da SAPO consideravam que demoraria demasiado tempo, pelo que se tinham virado para a CIA em busca de ajuda. A CIA disse aos suecos que tinha um jacto privado à espera no Cairo destinado precisamente a este tipo de operações e que poderia enviá-lo muito rapidamente. As 2:30 dessa tarde, o Gulfstream da Premier, o Expresso da Baía de Guantánamo, descolou do Cairo.

Ainda antes da aterragem do avião na Suécia, já se começara a sentir o aumento de tensão entre a CIA e as autoridades suecas. Enquanto aguardavam no aeroporto, os responsáveis da embaixada americana tinham dito aos suecos que não haveria espaço suficiente no avião para que eles pudessem acompanhar os prisioneiros até ao Cairo.

Os suecos protestaram e acabaram por ter direito a dois lugares. Um agente dos serviços secretos suecos achou "que [a CIA] estava a recuar".

Quando Agiza e Zery chegaram ao aeroporto, os americanos insistiram em fazer uma busca corporal completa aos prisioneiros. Mais uma vez, os suecos protestaram, já tinham feito uma busca aos prisioneiros e tinham-nos acorrentado. O comandante do avião disselhes que não levantaria voo até que os suecos autorizassem a sua tripulação a conduzir a operação à sua maneira. Trabalhando silenciosamente e comunicando apenas através de gestos, os americanos rasgaram as roupas dos prisioneiros e fizeram uma busca mais uma vez, enquanto um outro agente tirava fotografias. Depois, os americanos inseriram supositórios nos ânus de Agiza e Zery, colocaram-lhes fraldas, vestiram-lhes fatos-macacos cinzentos e taparam-lhes as cabeças com capuzes. De seguida, os agentes prenderam Agiza e Zery a um gancho no avião. As 9:49 da noite, o avião estava de regresso ao Cairo. "Tudo decorreu de uma forma muito tranquila", recordou o agente sueco Paul Forell. "Pensei, 'Eles já fizeram disto antes'".

Quando Agiza e Zery chegaram ao Egipto, às 3:00 da manhã, começou de imediato uma série de interrogatórios brutais às mãos dos serviços de segurança egípcios. Segundo vários membros da família, advogados e diplomatas suecos, os dois homens comunicaram que foram repetidamente torturados ao longo dos vários meses seguintes, inclusivamente através da administração de choques eléctricos com eléctrodos ligados aos seus

corpos, uma forma de tortura concebida para evitar deixar quaisquer marcas no corpo de uma vítima.

Após quase dois anos na prisão, os egípcios libertaram Zery em Outubro de 2003. Tinham chegado à conclusão de que ele não mantinha quaisquer laços substanciais com o terrorismo, mas confinaram-no à sua aldeia nativa no Egipto e, apesar de tudo, mantiveram-no sempre sob constante vigilância. Em Abril de 2004, o governo egípcio condenou Agiza a uma sentença de vinte e cinco anos na prisão por fazer parte da Jihad Islâmica egípcia, uma organização considerada ilegal no Egipto. O julgamento foi conduzido à porta fechada. Agiza afirma que cortou os laços com a Jihad Islâmica no início da década de 1990 e não foram apresentadas publicamente quaisquer provas que contrariem esta afirmação.

Em Maio de 2004, os jornalistas suecos que trabalhavam num documentário sobre o rapto de Agiza e Zery na Suécia descobriram a ligação do advogado do Massachusetts Dean Plakias ao misterioso avião usado na operação. O jornalista Fredrik Laurin conseguiu falar ao telefone com Plakias. O advogado encaminhou Laurin para uma certa "Mary Eilen McGuiness", cujo código postal 703 indicava que seria proveniente do norte da Virgínia. Laurin apresentou-se como um potencial cliente interessado em fazer o aluguer de um avião para voos charter, mas McGuiness disse ao jornalista que "apenas alugamos ao governo dos EUA" e que o avião tinha um "aluguer de longa duração com eles". "Deixe-me ver se consigo encontrar alguém que possa ligar-lhe de volta", disse McGuiness. Quinze minutos mais tarde, o telefone de Laurin tocou. Era Mikael Londstrõm, da SAPO, que inquiria sobre o telefonema de Laurin para "autoridades dos EUA" não identificadas.

As sementes do programa de entrega de prisioneiros foram lançadas pela primeira vez na década de 1980 e as operações iniciaram-se na década de 1990. Isto é, o programa estivera em gestação durante a administração Reagan e nascera com a administração Clinton. Com o início da "guerra contra o terrorismo", o seu âmbito explodiu repentinamente, mas o programa já estava completa e solidamente a ser desenvolvido.

Normalmente esquece-se que a "guerra contra o terrorismo" não começou com a administração Bush, mas sim antes, com Ronald Reagan. O terrorismo internacional tornou-se uma questão preponderante pela primeira vez na política externa americana após uma sucessão de ataques terroristas

a cidadãos e interesses norte-americanos no estrangeiro: em 1983, um bombista suicida atacou a embaixada americana em Beirute, matando sessenta e três pessoas e ferindo mais de cem. Mais tarde, ainda nesse ano,

Marines foram mortos por um carro-bomba, também em Beirute. Em 1984, os terroristas raptaram, torturaram e mataram o chefe da CIA em Beirute, William Buckley. Em 1985, os terroristas sequestraram o navio de cruzeiro Achille Lauro, ao largo da costa do Egipto, matando um passageiro americano; no início desse ano, um mergulhador dos EUA foi executado quando alguns membros do Hezbollah desviaram o voo 847 da TWA de Atenas para Roma; e bombas nos aeroportos de Roma e Viena mataram vários americanos.

No meio desta vaga de ataques terroristas contra americanos, o Congresso concedeu poderes ao Federal Bureau of Investigation (FBI), em 1986, para investigar os ataques contra americanos que ocorressem fora dos Estados Unidos. Três anos mais tarde, o FBI recebeu novos poderes para extraditar pessoas para países estrangeiros sem o consentimento dos países anfitriões. Contudo, ainda antes disso, em 1981, o Presidente Reagan assinara a Ordem Executiva 12333, que concedia à CIA poder para "arranjar equipamento especializado, conhecimentos técnicos ou apoio, ou pessoal especializado para ser usado por qualquer departamento ou agência". Autorizou ainda a agência, apesar de impedida por lei de efectuar prisões, a "conceder todo e qualquer outro tipo de apoio e cooperação às autoridades que procedem à aplicação da lei e que não sejam impossibilitados pela lei aplicável". Em paralelo, uma força especial chefiada pelo Vice--Presidente, e ex-chefe da CIA, George H. W. Bush recomendava a criação de um Centro Antiterrorismo (CTC) no interior da CIA onde os representantes de várias agências governamentais poderiam consolidar e colaborar nos esforços antiterrorismo. O Centro permitiria estabelecer uma ponte entre a Directoria de Operações da CIA (o braço de acção secreta da agência) com a Directoria dos Serviços Secretos (o braço de análise da agência). Apesar de o CTC emitir análises e relatórios, o cerne das suas atenções centrar-se-ia nas operações.

Antes da "guerra contra o terrorismo" da segunda administração Bush, a entrega de um prisioneiro famoso aconteceu a 8 de Fevereiro de 1995, quando agentes da Força Especial Conjunta Antiterrorismo do FBI assumiram a custódia de Ramzi Yousef, retirando-o da alçada das

autoridades paquistanesas. Este indivíduo foi descrito pelo Departamento de Estado como o "homem mais procurado em todo o mundo", pela sua intervenção nos atentados bombistas de 1993 ao World Trade Center. No dia anterior, comandos paquistaneses tinham capturado Yousef numa casa de hóspedes de luxo, Su Casa, em Islamabad. Ele andava em fuga há vários anos, tendo-se refugiado nas Filipinas e no Paquistão. Os agentes do Centro Antiterrorismo da CIA, encarregues de seguirem o rasto de Yousef, tinham descoberto uma pista importante no mês anterior. Quando deflagrara um incêndio nos apartamentos Tiffany Mansion, em Manila, a polícia filipina descobrira um dos amigos de infância de Yousef, Abdul Akim Murad, num apartamento do qual Yousef acabara de fugir. Descobriram igualmente materiais usados no fabrico de bombas e o computador portátil de Yousef com provas de um plano para colocar bombas em jactos comerciais americanos que voassem sobre o Oceano Pacífico. A polícia filipina prosseguira com a tortura de Murad durante os sessenta e sete dias seguintes, produzindo inúmeras "confissões", que um agente filipino descreveria mais tarde como invenções policiais, com as quais Murad concordara para poder acabar com as dores que sentia.

Um ano mais tarde, Yousef, Murad e um terceiro indivíduo, Wali Khan Amin Shah, foram julgados e condenados ao abrigo da acusação de conspiração num tribunal federal de Nova Iorque. Mas Yousef fazia parte de uma rede mais vasta de pessoas cujos nomes, em 1996, ainda não eram conhecidos da maioria dos americanos. A sua casa de hóspedes no Paquistão era financiada por Osama Bin Laden e o apartamento de Manila pertencia a Khalid Sheikh Mohammed, o "arquitecto" do 11 de Setembro.

Em 1995 assistiu-se à reafirmação e expansão, por parte da Casa Branca de Clinton, do recém-nascido programa de entrega de prisioneiros. O terrorismo ressurgira na consciência interna: depois de Ramzi Yousef ter sido preso, fez algumas afirmações grandiosas sobre todos os estratagemas que planeara. As suas ameaças encheram os jornais, e quando, em Abril de 1995, o Edifício Federal de Oklahoma City sofreu um ataque bombista, muitos comentadores, inicialmente e incorrectamente, atribuíram as culpas pelas bombas aos terroristas islâmicos. Mais tarde, aconteceu o ataque com gás no sistema de metro de Tóquio, perpetrado pela seita japonesa Aum da Verdade Suprema. Estes incidentes provocaram a primeira reacção imediata de revisão da política de terrorismo por parte da administração Clinton, o

que levou à Decisão Presidencial da Directiva 39: "Quando terroristas procurados por violação das leis norte-americanas estiverem em liberdade em países estrangeiros, o seu envio para os EUA para serem sujeitos a acusação deverá constituir uma matéria da mais elevada prioridade... o envio dos suspeitos pela força poderá ser efectuado sem a cooperação do governo do país onde se encontrarem". Por outras palavras, o programa de entrega de prisioneiros era reafirmado e os Estados Unidos renovavam o seu compromisso perante tal programa.

Mas o programa de entrega de prisioneiros continuava a ser essencialmente orientado pela abordagem de "aplicação da lei" ao terrorismo internacional, e preparar uma operação de entrega significava obter uma intimação contra um suspeito, tentar obter a cooperação do país onde se julgava que o indivíduo estaria escondido e iniciar um rapto sub-reptício apenas quando esse país não demonstrasse querer cooperar. Mas enquanto o FBI assumia a liderança nestas "rendições perante a justiça", conforme as entregas de prisioneiros começaram a ser coloquialmente conhecidas nos Estados Unidos, a própria CIA também dera início a um outro programa de entrega, "o programa de entrega extraordinária de prisioneiros".

No entanto, existia na CIA a noção clara de que os seus procedimentos operacionais eram fundamentalmente incompatíveis com as regras de um julgamento nos EUA. O chefe da nova força da CIA dedicada a perseguir Bin Laden, Michael Scheuer, descreveu da seguinte forma a frustração: "Sabíamos onde se encontravam aquelas pessoas, mas não as podíamos capturar porque não tínhamos sítio nenhum para onde as levar". A resposta da administração Clinton a este impasse consistiu em autorizar a CIA a transportar os prisioneiros para países terceiros, normalmente o Egipto.

Na prática isto significava "desaparecimentos" e, inevitavelmente, a tortura. O Egipto representava uma solução óbvia para o dilema da CIA. Excepto durante um breve período no início da década de 1980, o país era governado ao abrigo de "leis de emergência" desde 1967. Leis que consolidavam o poder na figura do presidente e que autorizavam as autoridades egípcias a deter suspeitos durante longos períodos de tempo sem julgamento, enviar civis para "Tribunais de Emergência para a Segurança do Estado" nada convencionais, censurar os meios de comunicação social em nome da segurança nacional e proibir actividades

políticas não autorizadas. As prisões egípcias são conhecidas pela tortura a que submetem os prisioneiros. Mas o Egipto é também o segundo maior receptor da ajuda externa dos EUA e a CIA tem mantido uma colaboração próxima com a famosa polícia secreta egípcia, a Mukhabarat. O líder egípcio, Hosni Mubarak, combatia os extremistas islâmicos no seu próprio país desde que assumira o poder, após o assassinato, em 1981, de Anwar Sadat às mãos de elementos da Jihad Islâmica. Era conveniente o facto de muitos dos elementos suspeitos de pertencerem à cada vez maior organização de Osa-ma Bin Laden, a Al-Qaeda, serem egípcios. A CIA tornou bem claro à Mukhabarat que tinha todos os recursos de que necessitava (inclusive uma frota de aviões) para descobrir e capturar suspeitos de terrorismo, só necessitava de um local para onde os transportar. O Egipto concordou com o plano. A 13 de Setembro de 1995, a CIA raptou um suspeito de actos de terrorismo, Talaat Fouad Qassem na Croácia e entregou-o no Cairo. Nunca mais se ouviu falar de Qassem; crê-se que terá sido executado.

Ao longo dos anos seguintes, Scheuer e os seus colegas no Centro Antiterrorismo da CIA formalizaram o programa de entrega de prisioneiros. Em 1997, criaram uma Secção Entregas no interior do centro. Definiram equipas especialmente concebidas para levarem a cabo operações de entrega de prisioneiros. A entrega de prisioneiros tornou-se uma capacidade institucional, algo que o CTC podia fazer. O CTC não alimentava quaisquer ilusões quanto ao facto de os seus prisioneiros provavelmente serem torturados no Egipto ou em outros países para onde eram transportados. "De cada vez que era tomada a decisão de efectuar a entrega de um prisioneiro", contou Scheuer, "recordávamos aos advogados e políticos que o Egipto era o Egipto, e que Jimmy Stewart nunca fora a estrela de um filme chamado Mr. Smith Goes to Cairo".

Os advogados e os políticos, segundo Scheuer, "introduziram uma subtileza legal quando insistiram que cada um dos países onde a agência colocava um detido teria de se comprometer a tratá-lo de acordo com as regras do seu próprio sistema legal". Em Fevereiro de 2000, George Tenet testemunhou que os EUA tinham participado na entrega de duas dúzias de terroristas desde Julho de 1998, alguns dos quais tinham sido trazidos para os EUA para serem julgados, disse ele, mas a maior parte deles fora transportada para outros países. Dois anos mais tarde, Tenet testemunhou

perante a Comissão do 11 de Setembro que a CIA participara em setenta operações de entrega de prisioneiros antes do 11 de Setembro de 2001. Em 2002, um ano depois de a administração de George W. Bush ter concedido à CIA autorizações "excepcionais", o Chefe do Centro Antiterrorismo da CIA, Cofer Black, apresentou um testemunho James Stewart foi antes, de facto, a estrela de Mr. Smith Goes to Washington, um filme de 1939, realizado por Frank Capra e cuja versão portuguesa tem como título famoso relativamente à "flexibilidade operacional" do Centro Antiterrorismo: "Esta é uma área extremamente confidencial. Tudo o que quero dizer é que houve um 'antes' do 11 de Setembro e um 'depois' do 11 de Setembro. Depois do 11 de Setembro deixámos de usar luvas".

Quando, no início de 2005, o programa televisivo 60 Minutes fez uma visita aos escritórios da sociedade de advogados Hill and Plakias, designou a Premier como "um beco sem saída". Sob alguns aspectos assim era, mas as informações que conseguimos reunir sobre essa sociedade são extremamente elucidativas, porque proporcionam um importante estudo de caso sobre as estruturas em funcionamento no programa de entrega extraordinária de prisioneiros da CIA. Apesar de a Premier não ser um produto do 11 de Setembro, ou uma empresa de fachada recém--criada, era seguramente uma peça funcional do programa de entrega de prisioneiros e era importante para o modo como o programa funcionava.

Os investigadores e jornalistas conseguiram investigar os aviões da Premier por causa de uma contradição peculiar na forma como a CIA está configurada. Devido ao facto de o trabalho da CIA, inclusivamente o programa de entrega de prisioneiros, ser conduzido por meios civis (a agência pode usar o apoio dos militares, mas não é, em si mesma, uma secção militar) a CIA desenvolve tradicionalmente muitas das suas actividades secretas à vista de todos. Os seus agentes passam por ser funcionários das embaixadas, os seus contratos de aquisição aparentam ser provenientes de empresas legítimas e os seus aviões actuam como aviões charter.

No que diz respeito aos aviões, os agentes da CIA têm vantagens distintas relativamente aos seus colegas militares. Os jactos de negócios, como aqueles que pertencem à Premier, possuem um tipo de camuflagem diferente dos jactos militares. Têm uma aparência muito pouco importante, terrivelmente normal. Quando um transporte militar dos EUA aterra numa

qualquer parte do mundo, as pessoas reparam e inevitavelmente questionam o que estarão a fazer os militares dos EUA nesse sítio em particular.

Os jactos de negócios não têm o mesmo problema: não chamam a atenção para si próprios e descortinar um avião civil invulgar implica uma familiaridade bastante grande com as normas da aviação civil.

O uso de aviões civis também permite à CIA retirar vantagens das convenções nacionais e internacionais da aviação. Os aviões civis têm muito mais flexibilidade operacional do que os aviões militares, devido a uma série de acordos internacionais que são colectivamente conhecidos como a Convenção Internacional da Aviação Civil, mais comummente conhecida como a Convenção de Chicago. A Convenção de Chicago concede aos aparelhos civis o direito de voarem sobre o espaço aéreo controlado pelas nações signatárias. Em geral, os aviões civis não necessitam de uma autorização específica para entrarem no espaço aéreo de um outro país, pelo que um piloto privado do

Montana pode, por exemplo, sobrevoar o espaço aéreo do Canadá à sua vontade, desde que respeite as indispensáveis regras de voo. A Convenção de Chicago não se aplica aos voos militares, que necessitam sempre de autorizações específicas para entrarem em espaço aéreo estrangeiro. Mais uma vez, um avião civil tem um certo grau de "cobertura" e alguma flexibilidade.

Uma das ironias das empresas de fachada é que têm de desenvolver um esforço mínimo para se assemelharem a empresas normais, e isso significa deixarem atrás de si a longa pista de documentos que nós seguimos. Estes registos das empresas não são secretos. Se se acrescentar um avião às operações de uma qualquer empresa, o seu rasto de documentos aumenta exponencialmente

Na medida em que a indústria aeronáutica é tão regulamentada, a FAA guarda os registos em arquivo de todos os aviões sediados nos EUA, assim como a história de todas as modificações efectuadas em aviões que sejam propriedade de um indivíduo. Todos estes registos, concebidos para tornarem os céus mais seguros, já que permitem garantir a segurança de voo dos aviões que os percorrem (e as identidades das pessoas que estão ao comando dos aviões) são acessíveis ao público em geral. Se alguém quiser conhecer a história de um avião que estiver a pensar comprar, ou não tiver a

certeza da segurança de voo de um avião em particular, existem registos livres que lhe permitem tomar conhecimento dessas informações.

Um dos primeiros jornalistas nos Estados Unidos a seguir o número de cauda do Expresso da Baía de Guantánamo até aos escritórios da sociedade de advogados de Dean Plakias, em Dedham, foi Farah Stockman, do Boston Globe. Ela conseguiu entrevistar Dean Plakias antes de ele deixar de falar com os meios de comunicação social.

Quando ela descobriu Plakias, deparou-se com um advogado suburbano relativamente discreto. "Basicamente, ele é um advogado de divórcios", disse-nos Stockman por telefone a partir do seu gabinete em Washington D. C. "Não faço a mínima ideia do motivo porque a CIA optou por se esconder atrás de Dean Plakias, ou quanto lhe pagaram", disse ela. Enquanto preparava a sua história para o Globe, uma das coisas que Stockman queria realçar era que a infra-estrutura por trás dos táxis da tortura era quase excepcionalmente banal: Plakias era um indivíduo normal, o tipo de indivíduo "que leva os filhos aos treinos de futebol". Mas Plakias insistiu em manter a sua vida pessoal de fora na história de Stockman e declinou responder a mais perguntas sobre o seu envolvimento na empresa de fachada.

E, apesar de Stockman ter achado Plakias suficientemente simpático, ficou a saber muito pouco sobre a Premier. "Perguntei por que motivo a empresa se mudara para o Massachusetts proveniente do Delaware, mas ele não me deu grandes pormenores", disse-nos ela. Stockman ainda não tem a certeza do modo ou motivo porque a Premier acabou por ir parar a este recanto particular do Massachusetts suburbano, ou a extensão do envolvimento de Plakias na empresa. "Será que Plakias tinha efectivamente alguma ligação com a entrega de prisioneiros?" perguntou Stockman. "Não tenho qualquer indicação de que ele soubesse o que se estava a passar, mas sabia muito certamente que operava em nome da CIA".

Capítulo 2

Uma cidade chamada Smithfield

A pequena cidade de Smithfield fica a meia hora de distância de Raleigh, na Carolina do Norte. A cidade fica aninhada entre inúmeros hectares de pinheiros altos e esguios e as correntes lânguidas e lamacentas do rio Neuse. Aqui, a empresa Aero Contractors opera às claras. A Aero faz trabalhos para a CIA e muitos dos seus funcionários vivem na cidade. Pode-se dizer que Smithfield é uma cidade da empresa e estamos interessados em a observar de perto.

À medida que avançamos em direcção à cidade, com cerca de doze mil habitantes, localizada no condado rural de Johnston, as placas que ilustram um certo etos regional começam a acumular-se, umas atrás das outras. Um bar chamado The Last Resort, situado nos arredores da cidade, está adornado com bandeiras confederadas. Vêem-se memoriais de guerra por todo o lado. O tribunal do condado, fechado nesta Sexta-feira Santa, está adornado com cinco destes memoriais e, adicionalmente, com placas que comemoram duas batalhas diferentes da Guerra Civil. Do outro lado da rua, a Riverside Coffee Company exibe uma carta emoldurada de agradecimento dos elementos de uma companhia do Exército estacionada em Fort Bragg, nas proximidades. À medida que nos embrenhamos na cidade, vemos cartazes e placas de néon que proclamam, uma e outra vez, que Jesus é o Senhor, que Ele salva, e que a condenação eterna está sempre a alguns passos de distância. Vêem-se igrejas por todo o lado.

Mas as coisas por vezes correm mal na Terra do Senhor: os romances e os filmes de terror estão cheios de lugares-comuns sobre cidades pequenas. Nessas histórias, as cidades pequenas muitas vezes escondem um segredo profundo e aterrador. E, apesar de aquilo que acontece no aeroporto do Condado de Johnston não ser o mesmo que no filme de terror Children ofthe Com, não está muito longe disso. Smithfield, tal como muitas cidades pequenas, alberga algumas coisas sobre as quais é melhor não falar.

Estamos interessados no que se passa no aeroporto local. O aeroporto do Condado de Johnston é um pequeno aeroporto regional, nos arredores de Smithfield. É pouco mais do que uma pista ao lado de um pequeno conjunto

de hangares, caravanas e barracas. A maior parte dos aviões aqui estacionados são pequenos aviões a hélice Cessna pilotados por entusiastas locais da aviação. Mas a Aero Contractors, Ltd., também opera fora do aeroporto. Dirige as suas operações a partir de uma reduzida área situada a sul da pista, ao fundo de uma rua lateral chamada Charlie Day Memorial Drive. (O nome da rua sugere o negócio da Aero Contractors: Charlie Day era um mecânico da empresa de fachada da CIA, Air America.) Enquanto algumas empresas de fachada, como a Premier Executive Transport Services, são efectivamente proprietárias dos táxis da tortura da CIA, a Aero Contractors é uma das empresas que os controla e os põe a voar.

E, portanto, este pequeno aeroporto rural no coração do Condado Johnston é a última paragem de inúmeros voos de entrega de prisioneiros da CIA. Um dos mais infames aviões de tortura, o Gulfstream V, conhecido como o Expresso da Baía de Guantánamo, teve como base principal este aeroporto ao longo de cinco anos. Uma pequena frota de aviões com turbopropulsores, de fabrico espanhol, da marca Casa, e que foram vistos em todo o mundo, também aqui estão estacionados. Um Twin Otter, com o número de cauda N6161Q e operado pela Aero, efectua voos regulares até aos campos de treino da CIA, em Camp Peary. A Aero Contractors opera igualmente o infame Boeing Business Jet 737 a partir de um aeroporto próximo, situado em Kinston, na Carolina do Norte.

Walt e Allyson Caison são das poucas pessoas que vivem no Condado de Johnston que se disponibilizam para falar sobre as operações da CIA no aeroporto local. Mostram-se extremamente loquazes relativamente a este tema e são muito críticos. Na medida em que são cristãos profundamente empenhados, os Caison sentiram-se bastante perturbados quando, em Maio de 2005, o programa noticioso 60 Minutes apresentou uma reportagem sobre o caso de Khaled El-Masri. El-Masri é um cidadão alemão que foi raptado enquanto passava férias na Macedónia; acabaria por ser transportado para uma prisão secreta da CIA no Afeganistão e torturado. O programa 60 Minutes implicara a Aero Contractors e o aeroporto do Condado de Johnston no seu desaparecimento e posterior tortura. Apesar de os pilotos e pessoal da Aero que viviam na comunidade dos Caison provavelmente não terem raptado terroristas suspeitos na rua, e provavelmente também não terem sido eles a aplicar qualquer tipo de tortura, tinham, conforme sabemos, tripulado os aviões de transporte. E

Walt e Allyson sabiam que os pais dos amigos dos seus filhos tinham transportado prisioneiros encapuçados, drogados e algemados para algumas das prisões mais secretas da guerra contra o terrorismo. Mais ainda, estes voos regressavam sempre a Smithfield; a base principal dos táxis da tortura situava-se nas traseiras da casa dos Caison.Walt, um psicólogo de meia-idade, com um bigode farfalhu-do e olhos gentis, há muito que tinha conhecimento daquilo que se passava no aeroporto. Ouvira falar pela primeira vez sobre a Aero Contractors enquanto escuteiro numa saída em que fora acampar com o filho. Certa noite, já muito tarde, em torno da fogueira, um dos outros pais tinha abordado a questão da "operação dirigida pela CIA no aeroporto". Walt não insistira no assunto, receando ofender o conservadorismo arreigado do outro indivíduo. A presença da CIA em Smithfield era um segredo conhecido de todos, disse Walt: "Todas as pessoas na cidade sabiam há anos que havia ali uma companhia de aviação que realizava operações para a CIA".

"Analiso esta situação a partir de uma perspectiva baseada na fé, o que está certo, está certo", disse-nos Allyson.2 Os Caison entendiam que a sua fé continha uma mensagem de justiça, uma obrigação de fazer frente à injustiça e de tratar as outras pessoas com decência, independentemente do que elas tivessem feito. Era difícil imaginar algo mais anticristão do que fazer desaparecer e torturar pessoas, pensavam eles. Mas a presença da Aero no condado, já para não falar do trabalho em que a empresa estava envolvida, não era um tema de discussão pública, disseram-nos. As poucas conversas que se verificavam entre os vizinhos dos Caison e a congregação da igreja revolviam em torno de saber se a Bíblia autorizava a tortura. Várias pessoas na igreja dos Caison tinham absoluta certeza que sim. Para tal, indicavam que, no Livro da Revelação, Deus ordenara aos enxames de gafanhotos que torturassem os descrentes.

Para Walt e Allyson Caison, falar sobre desaparecimentos e tortura no Condado de Johnston é menos abstracto do que nas páginas do Washington Post ou do The New York Times. Falar contra a tortura em Smithfield é falar, literalmente, contra as acções dos vizinhos. Todas as pessoas em Smithfield se conhecem, conhecem os vizinhos e os vizinhos dos seus vizinhos. E a Aero é o maior empregador da região. Para os Caison, falar connosco sobre tortura era semelhante a acusar as pessoas da sua cidade de participarem numa conspiração satânica. Além disso, havia fortes razões

para evitar qualquer tipo de divergência. Disseram-nos que o conselho de administração da Aero é composto pelos líderes religiosos e empresariais da cidade, advogados e outros elementos proeminentes da pequena comunidade. O sacerdote da igreja dos Caison fazia parte do conselho, tal como muitos dos "membros mais respeitados da comunidade" de Smithfield, disse Allyson.

O gestor adjunto da Aero Contractors, que dirige efectivamente a empresa, é um indivíduo chamado Bob Blowers. E, tal como muitas das pessoas envolvidas no programa de entrega extraordinária de prisioneiros, tem afirmado que a Aero Contractors não tem absolutamente ligação nenhuma com a CIA, muito menos com torturas e desaparecimentos.

Quando a imprensa local começou a colocar questões sobre a Aero, Blowers insistiu que a empresa era uma companhia de aviação de voos charter genéricos e que não tinha qualquer ligação com o transporte de suspeitos de terrorismo por todo o mundo. "Operamos aqueles aviões internamente", disse ele ao Smithfield Herald. "Nenhum dos nossos funcionários foi ao estrangeiro... na verdade não sei por que motivo se verifica toda esta agitação".3 No entanto, quando o The New York Times deu seguimento jornalístico à peça do programa 60 Minutes, Blowers reconheceu uma ligação ao governo: "Temos vindo a fazer negócios com o governo desde há muito tempo, e uma das razões para isso é 3 Entrevista com Jordan Cooke, 14 de Abril de 2006. Ver também Jordan Cook, "Aero Denies CIA Flight", The Herald (Smithfield - Clayton - Cleveland), 11 de Março de 2005.

O facto de não falarmos sobre o assunto".4 Em 2006, Blowers deixou de falar com os meios de comunicação social. "Já se agitaram o suficiente as águas", disse Lamar Armstrong, o advogado da empresa, declinando os nossos pedidos de uma entrevista.

Mas a repetida insistência de Blowers quando afirma que a empresa é uma empresa de aviação de voos charter perfeitamente normal é fortemente contrariada pelos registos da empresa na Administração Federal de Aviação, e pelas histórias contadas por ex-pilotos. Por exemplo, numa carta de 30 de Novembro de 2001 do registo da FAA sobre o Boeing Business Jet 737 (o avião que transportou Khalid El-Masri, Binyam Mohammed e inúmeros outros prisioneiros para a rede de câmaras de tortura da CIA e outras prisões secretas) Blowers escreveu à Administração Federal de Aviação solicitando

que fosse atribuído um número de registo à Premier Executive Transport Services.

Os documentos de manutenção do Expresso da Baía de Guantánamo também têm as marcas de Blowers: numa carta de Janeiro de 2005 para a FAA, Blowers escreveu que "o número de registo no G-V que operamos mudou para N44982" (acrescentámos o itálico). Outras cartas e documentos nos ficheiros da FAA reiteram o facto de a Aero operar vários aviões da CIA.5 E as informações descobertas nos ficheiros da FAA são corroboradas, tal como muitas outras provas, pelos registos de voo dos aviões. Quer o Expresso da Baía de Guantánamo tenha transportado algum infeliz prisioneiro até Cabul ou dignitários de serviços secretos estrangeiros a reuniões em Washington, os registos de voo mostram sempre que os táxis da tortura regressaram a Smithfield.

O problema das tentativas de Bob Blowers de "negação plausível" é que a sua versão da "negação" simplesmente não é plausível.

A Aero Contractors é apenas uma das mais recentes incarnações da história das linhas aéreas secretas da CIA. Na verdade, a agência controla aviões praticamente desde que existe. Começou com uma empresa chamada Civil Air Transport (CAT), constituída em 1946 por Claire Chennault, Whiting Willauer e Thomas G. Corcoran. A intenção deles era usar a companhia para apoiarem os nacionalistas chineses, já que se iniciava a guerra civil na China. Chennault era um general americano reformado com uma longa história na China; liderara os Flying Tigers (pilotos voluntários americanos que lutavam em defesa dos chineses contra os japoneses) e a Décima Quarta Esquadra da Força Aérea durante a Segunda Guerra Mundial. A CAT ganhava dinheiro principalmente no apoio prestado às operações paramilitares dos nacionalistas chineses. Nos seus primeiros anos, a CAT transportou militares, abastecimentos, diplomatas e executou outras missões em nome das forças em retirada de Chiang Kai-shek. No entanto, em 1949, a CAT começara a implodir, empurrada de um lado pelas fortunas cada vez menores dos nacionalistas e, do outro, pela inflação esmagadora da economia chinesa. Para sustentar a empresa, Chennault propôs ao Departamento de Estado que começasse a apoiar as forças nacionalistas no sul da China e a fornecer assistência aos guerrilheiros chineses. Chennault calculava que a entrada de dólares norte-americanos ajudaria à sobrevivência da empresa.

Mas quando o Departamento de Estado recusou o plano de Chennault, o seu sócio, Thomas Corcoran, colocou-o em contacto com a Secção de Coordenação de Política da CIA, cuja designação deliberadamente vaga permitia esconder a sua função como ramo das acções secretas da CIA. Frustrada por ter de depender da força aérea militar americana e britânica para as suas operações, a CIA apercebeu-se do enorme potencial que teria se controlasse os seus próprios bens aéreos e, a 1 de Novembro de 1949, Corcoran assinou um acordo com a agência. A CAT recebeu quinhentos mil dólares para financiar uma nova base na Tailândia e para mudar a sede para Hong Kong; recebeu igualmente um adiantamento de duzentos mil dólares para conceder acesso prioritário à CIA nas operações da companhia aérea. A entrada do dinheiro da CIA, no entanto, não resolveu os problemas financeiros da CAT e, depois de recorrer sucessivamente à agência para obter fundos adicionais, a empresa acabaria por ser absorvida pela CIA.

Ao longo da década seguinte, o crescente ramo paramilitar da CIA serviu-se de aviões e pilotos da CAT para expandir as suas guerras secretas: primeiro na China, depois na Coreia, depois no Vietname, em Dien Bien Phu. Em meados da década de 1950, as operações da CAT tinham começado a disseminar-se por todo o mundo, em paralelo com o alcance cada vez mais global da CIA. Na América Central, o co-fundador da CAT, Thomas Corcoran, ajudou a convencer a CIA a levar a cabo uma guerra secreta contra o líder eleito da Guatemala, Arbenz Guzman. Além do seu papel na CAT, Corcoran era também funcionário de um gigante da agricultura, a United Fruit, uma empresa com sede nos EUA e com uma forte intervenção sobre as exportações agrícolas da América Central. Quando Guzman ameaçou nacionalizar as plantações da United Fruit, a CIA interveio para pôr fim ao "comunismo" de Guzman e, em seu lugar, instalou uma série de ditadores brutais.

À medida que crescia o programa de acções secretas, também acontecia o mesmo à dimensão da sua frota de aviões "civis". Em finais da década de 1950 e no início da década de 1960, a agência remodelou a CAT, transformando-a na actualmente famosa Air America. A Air America acabaria por operar uma das maiores frotas de aviões civis do mundo, com 167 aviões, oito mil funcionários e muitas outras empresas subsidiárias dedicadas integralmente à manutenção da frota da Air America.

Outras empresas controladas pela CIA seguiram os passos da Air America: a agência comprou uma empresa chamada Southern Air Transport passando a operá-la a partir da Florida, e criou uma outra companhia aérea, a Intermountain Aviation, em Marana, no Arizona. Os nomes destas empresas tornar-se--iam sinónimos de guerras secretas em todo o mundo: o nome da Intermountain Aviation ficou ligado ao assassinato de Patrice Lumumba e à ascensão do arquiditador Mobutu Sese Seko no Congo; o nome da Air America era quase sinónimo das vastas e semi-secretas guerras no Laos. E, décadas mais tarde, uma Southern Air Transport reconfigurada tornar-se-ia representativa do apoio ilegal da administração Reagan aos Sandinistas, do escândalo Irão-Contras e dos boatos persistentes de operações de contrabando de droga efectuadas pela CIA.

As companhias de aviação da CIA foram praticamente encerradas na década de 1970. Depois de investigações do Congresso lideradas pelo Senador Frank Church e pelo membro da Câmara dos Representantes Otis Pike terem revelado que a CIA estivera envolvida em inúmeras actividades ilegais, incluindo a espionagem de cidadãos americanos, a tentativa de assassinato de líderes mundiais e o apoio à entrada ilegal nos escritórios do Partido Democrata no Watergate Hotel, a agência recebeu ordens de, entre outras coisas, vender os aviões da Air America um por um e, adicionalmente, de vender toda a Southern Air Transport.

Mas a capacidade aérea da agência não seria anulada durante muito tempo. Em vez de a CIA deter empresas proprietárias, como a Air America, mudou de táctica, conseguindo alcançar o poderio aéreo através do recrutamento de uma rede de companhias de aviação charter independentes que mantinham contratos de exclusividade com a agência.

A Aero Contractors, juntamente com outras empresas, como a Summit Aviation, a Corporate Air Services, a St. Lúcia Airways e a Tepper Aviaton, são as empresas da geração seguinte, que preencheram o vazio deixado pelo desaparecimento da Air America.

Para lançar a Aero Contractors, a CIA recorreu a um antigo piloto da Air America chamado Jim Rhyne, uma figura conhecida nos círculos da espionagem e que passara as décadas de 1960 e 1970 a pilotar aviões para a agência, transportando sem alarido homens e materiais de e para o sudeste asiático durante a guerra do Vietname.

Rhyne actuara como responsável máximo pelas operações da Air America no Laos, onde perdera uma perna durante um tiroteio. Pelas suas contribuições para o esforço de guerra, os Boinas Verdes tinham concedido a Rhyne uma boina honorária, e a CIA concedera a Rhyne a Intelligence Star e a Intelligence Cross, duas das suas mais importantes medalhas.

Depois de ter conseguido atrair com sucesso Rhyne para iniciar a Aero Contractors em 1979, a CIA deu-lhe instruções para que encontrasse um aeroporto discreto, a não mais de três horas de distância de voo de Washington D. C. e que pudesse servir como base de operações. Segundo um antigo piloto da Aero, que pediu para não ser identificado, após a dissolução da Air America, os responsáveis da CIA disseram a Rhyne que "Precisamos de pôr novamente esta coisa em acção. Procura um local para nós". Na procura desse local, "Jim andava simplesmente de um lado para o outro em busca de aeroportos e instalações, tentando encontrar um local que permitisse apoiar as nossas necessidades", recordou o antigo piloto. Rhyne era do Sul, da Geórgia, e tencionava instalar a base da nova empresa algures abaixo da linha Mason-Dixon.

Smithfield cumpria os requisitos estipulados por Rhyne: situava-se no Sul e era razoavelmente próxima de Washington. Além disso, o aeroporto era especialmente atractivo porque não tinha qualquer torre de controlo, o que significava que as operações da companhia não estariam vulneráveis aos olhares de soslaio do pessoal do aeroporto.

E, na verdade, até há pouco tempo, a empresa conduziu os seus negócios com poucas investigações dos cidadãos de Smithfield. "Ninguém investigou muito profundamente", disse-nos o antigo piloto. "É apenas uma pequena cidade adormecida. Pareceu-me extremamente retrógrada".

Grande parte do trabalho que o piloto desenvolveu para a Aero era de rotina: "Noventa e nove por cento dos voos serviram apenas para transportar pessoas de um lado para o outro. Eram efectivamente coisas bastante mundanas... principalmente na Ásia Central e na América do Sul. Dedicávamo-nos aos transportes, ao aspecto logístico", explicou ele.

Mas a historia da Aero Contractors, tal como a de outras companhias de aviação controladas pela agencia, é uma historia de operações confidenciais e guerras secretas.

Durante o tempo que passou na companhia, o piloto com quem falámos ajudou a CIA a efectuar ataques surpresa contra narcotraficantes na América Latina, normalmente aos comandos de bimotores com turbopropulsores. Também voou de e para o Tajiquistão, na década de 1990, transportando operacionais da agência encarregues de recuperar mísseis Stinger aos senhores da guerra afegãos. (Depois de a União Soviética se ter retirado do Afeganistão, a CIA tentou recuperar todos os mísseis Stinger, armas de alta tecnologia que são disparadas por um homem com um dispositivo colocado sobre o ombro, e que os EUA tinham distribuído aos mujahedin durante a ocupação soviética.)

Após o 11 de Setembro, a nossa fonte disse-nos que a Aero Contractors duplicou imediatamente de dimensão: "A companhia ligou-se simplesmente a uma espécie de oleoduto de dinheiro. Passaram de treze pilotos para vinte e cinco ou trinta, de um dia para o outro... Transportavam pessoas de e para Guantánamo". Com esta entrada de dinheiro, a Aero expandiu a sua frota de aviões. A companhia assumiu o controlo de vários aviões de carga CASA, fabricados em Espanha e com turbopropulsores, que foram registados numa empresa de fachada denominada Devon Holding na Leasing, Inc. Passou ainda a controlar o Boeing Business Jet 737. A Aero já controlava aquele que se tornaria o Gulfstream V, Expresso da Baía de Guantánamo, antes do 11 de Setembro.

Quando tomou posse do Boeing Business Jet 737, a Aero viu--se forçada a expandir a sua localização para além do Condado de Johnston, porque o seu aeroporto base era demasiado pequeno para receber o 737. A Aero rapidamente iniciou a construção de um hangar com cerca de dois mil metros quadrados no Kinston Jetport, no vizinho Condado de Wayne, onde o Business Jet viria a ficar normalmente instalado.

As revelações sobre o envolvimento da Aero no programa de entrega extraordinária de prisioneiros atraíram muitas atenções indesejadas para o condado ("levantaram poeira", nas palavras do advogado da Aero), mas seria exagerado afirmar que as revelações sobre a participação da Aero provocaram uma profunda crise espiritual no Condado de Johnston. É difícil saber se o silêncio de Smithfield sobre as actividades da Aero Contractors é resultado do medo, do conformismo ou de uma genuína apatia.

Quando alguns activistas da região do Triângulo da Carolina do Norte começaram a protestar em Smithfield, Allyson e Walt Caison foram dos poucos residentes locais que se juntaram aos manifestantes. Mas a decisão de Allyson de assumir uma atitude activa implicou ramificações mais imediatas no que diz respeito à posição que ocupa na comunidade fortemente unida do que para os manifestantes de fora da cidade. "Parece-me que estou realmente a arriscar mais porque sou agente imobiliária", disse--nos ela. O seu sustento depende da reputação que tiver entre os vizinhos, muitos dos quais trabalham para a Aero. Desde que decidiu assumir uma posição contra a Aero, ela e Walt já estiveram presentes em piquetes no aeroporto e manifestaram a sua raiva a executivos e membros do conselho de administração. Durante uma Peregrinação pela Paz e pela Justiça na Semana Santa, uma marcha que durou vários dias e percorreu vários condados, os manifestantes levaram consigo cruzes de madeira e pararam no aeroporto para rezar pelas vítimas da tortura patrocinada pela CIA, assim como pelas almas dos próprios indivíduos que praticavam os actos de tortura. Allyson foi a única residente no condado a participar. Levava consigo um cartaz em que afirmava, "aero, fora do condado de johnston".

Enquanto saíamos da cidade, ficámos impressionados pela forma estranha como é possível aproximarmo-nos tanto dos voos de entrega de prisioneiros. Smithfield não é seguramente nada difícil de encontrar. E o que aqui acontece não é certamente um grande segredo: conforme descobrimos, estava escondido à vista de todos.

Capítulo 3

Observação de aviões

Chamar-lhe-emos "Ray". Ele solicitou que não revelássemos o seu verdadeiro nome; não está interessado em que se conheça a sua identidade. Seguimos atrás do seu SUV e, após várias horas de caminho, paramos finalmente numa estrada de terra batida poeirenta um pouco a norte de Sacramento, no Vale Central da Califórnia, perto das cidades de Marysville e Yuba City. É a zona interior da Califórnia. Ray trouxe-nos aqui porque nas proximidades existe um grande pedaço de espaço aéreo restrito, resguardado para uso exclusivo da Base da Força Aérea de Beale.

Ray é um observador de aviões, uma pessoa ligeiramente obcecada por quase tudo o que está ligado à aviação. Como passatempo, Ray segue o rasto de aviões, regista os respectivos números de série e movimentações, analisa os seus sistemas de rádio e mantém um registo detalhado das frequências e configurações que os sistemas dos aviões usam. Tenta compreender como funcionam os sistemas de aviação, como comunicam os aviões com os controladores em terra e uns com os outros, e como é que os militares e a Administração Federal de Aviação gerem diversos tipos de espaço aéreo. Neste suave dia de Primavera, Ray está a testar um novo equipamento: um sistema de "radar virtual" designado Kinetic Avionics SBS-1. Ligado ao seu computador portátil por um cabo USB, o sistema permite-lhe observar o tráfego aéreo num raio de sessenta e cinco a setenta quilómetros e a registar sinais de contacto e informações básicas sobre os aviões.

Como Ray afirma que "seguir o rasto de aviões de carga e comerciais nas proximidades de Oakland ou San Francisco", de onde ele é originário, "é demasiado fácil", o nosso objectivo para hoje consiste em trabalhar com Ray na descoberta de algum ou pouco mais difícil: aviões-espiões U-2.

Do nosso ponto de observação privilegiado, podemos ver dois infames aviões espiões negros que fazem círculos preguiçosos à distância, como se fossem dois condores gigantescos. Ray mexe no emaranhado de cabos, antenas, rádios montados em diversas prateleiras e nas luzinhas a piscar dos

dispositivos electrónicos instalados na parte traseira do SUV. Os altifalantes crepitam com o som das verificações periódicas dos pilotos militares perante as respectivas torres de controlo: "Dragon 73 em aproximação..."

"Dragon" é um sinal popular para os U-2, cuja reputação de serem difíceis de controlar em voo lhes conquistou a alcunha de "Dragon Lady".

No monitor do computador portátil de Ray está uma lista de todos os aviões que o seu "radar" vê, a maior parte dos quais são voos comerciais: Alaska Airways, Southwest, *etc*. Próximo de cada número de identificação está colocado um sinal de comunicação, um número de registo, um país de origem e um indicador de altitude. Ao fundo do monitor podem ver-se vários números sem informações de registo associadas. Estes números representam todos os aparelhos militares que se encontram na área. Alguns têm sinais de comunicação e outros não.

"REACH347 é provavelmente um avião de carga num voo para o estrangeiro", diz Ray, referindo-se a um dos sinais de comunicação militares, "provavelmente como na indicação em Inglês 'reaching' across the ocean ('atravessar' o oceano)". Ele ilustra o sinal de comunicação esticando o braço em direcção ao horizonte, como se estivesse a colocar uma peça de xadrez na extremidade mais distante de um gigantesco tabuleiro. O sinal de comunicação "GO DAWGS" é mais ambíguo, apesar de Ray supor que é alguma espécie de piada privada, talvez uma referência ao torneio de basquetebol March Madness que na altura decorria. À distância, um U-2 sobe lentamente no ar, afastando-se da base. No portátil de Ray, um dos números da altitude dos aviões não identificados começa lentamente a subir: 900 pés, 1000 pés...

"Têm a certeza que vêem um U-2 a subir?" pergunta-nos ele enquanto observa o monitor. Respondemos que sim e então ele anota o número do avião, preenchendo uma pequena peça do puzzle que os pontos em branco no monitor representam.

No primeiro romance de Arthur Conan Doyle com Sherlock Holmes, Um Estudo em Vermelho, existe uma cena durante a qual Watson estuda um artigo ao pequeno-almoço. Quando termina, conclui que "o raciocínio [do artigo] era próximo e intenso", mas as suas deduções eram "rebuscadas e exageradas... 'De uma gota de água', dizia o autor, 'um lógico poderia deduzir a possibilidade de um Oceano Atlântico ou de umas Cataratas do Niagara sem o ter visto ou sem as ter ouvido'".

Holmes, contudo, responde à crítica de Watson sem quaisquer ambiguidades: as conclusões não são absolutamente nada rebuscadas, porque ele sabe que a partir de um mosaico de factos aparentemente díspares, pode facilmente começar a emergir uma imagem composta.

A lógica de Holmes ajuda-nos a compreender como é que os observadores de aviões ajudaram a revelar algumas partes do programa de entrega extraordinária de prisioneiros da CIA. Os observadores de aviões foram os primeiros a reparar nas gotas de água, que depois ajudaram outros, armados com os dados dos observadores de aviões, a revelar as várias estruturas do programa de entrega de prisioneiros da CIA. Os observadores de aviões em todo o mundo observam milhares de aviões e o seu trabalho documenta alguns factos excepcionalmente comuns. Eles sabem que os aviões aterram nos aeroportos, e sabem que estes aviões podem ser identificados pelos números de cauda (que podem modificar-se) e também por números de série (que não se podem modificar). Sabem ainda que um avião civil que viaje pelo mundo deixa provas dos locais onde esteve. Há factos geográficos sobre os locais onde o avião esteve e factos temporais sobre o momento em que esteve num local em particular. Quando vistos em conjunto, alguns destes factos aparentemente inconsequentes sobre os movimentos dos aviões permitiram documentar as actividades da CIA.

É evidente que a observação de aviões poderá parecer um passatempo excêntrico. Na sua essência, consiste em prestar atenção ao tráfego de aviões e em manter registos detalhados desse tráfego. É possível retirar satisfação deste trabalho e documentação; quando o trabalho termina, é como ter conseguido terminar com êxito a construção de um puzzle, encontrar a solução para o Cubo de Rubik, ou obter uma elevada pontuação no Tetris. Trata-se de juntar um conjunto aparentemente caótico de circunstâncias (como por exemplo o tráfego aéreo num aeroporto), analisá-lo e apreciar a ordem escondida existente no sistema, ou seja "solucionar" o sistema. Mas, ao contrário de um puzzle de cartão, os sistemas de aviação estão constantemente a modificar-se, pelo que a imagem nunca é inteiramente completa. Uma observação de aviões eficaz necessita de quantidades extraordinárias de paciência e de uma atenção extrema, até mesmo aos pormenores mais obscuros de um qualquer sistema.

Afinal de contas, a observação de aviões consegue essencialmente responder a questões com a partícula "como", por exemplo, "Como é

coordenado o tráfego aéreo?" ou "Como é que este sistema ondulatório se adapta às mudanças ao longo do tempo?". Na maior parte do tempo, a observação de aviões decididamente não tenta responder a questões com as partículas "quê" e "porquê", como por exemplo, "O que significa isto, exactamente?" ou "Por que acontece um determinado conjunto de coisas?" Um fórum de discussão on-line sobre observação de aviões é normalmente o sítio errado para se encontrar uma discussão sobre os "táxis da tortura", ainda que nestes mesmos fóruns possam existir arcas do tesouro com informações sobre eles.

Os instrumentos do ofício dos observadores de aviões vão desde aquilo que já foi tentado e deu resultado ao mais sofisticadíssimo. A maior parte dos observadores de aviões de todo o mundo não usam instrumentos mais sofisticados do que um bloco de notas e um lápis, ainda que uma máquina fotográfica com uma lente para telefotografia seja um dos acessórios padrão. Quando um avião aterra ou descola de determinado aeroporto, o observador de aviões anota o número de cauda do avião, o proprietário e a hora exacta do evento. Se surgir um avião particularmente excitante, ele ou ela poderá tirar-lhe uma fotografia. Após um dia de observação de aviões, o entusiasta desta modalidade poderá colocar os seus registos e imagens num fórum como o Airliners.net ou o Planespotters.net. Esta é a abordagem tentada e que já deu resultado na observação de aviões, e funciona extremamente bem.

Passar ao nível seguinte da observação de aviões significa usar alguns rádios e em relação a este tema há um grande número de variações. O nível mais básico de ligação por rádio implica um tipo especial de scanner (uma espécie de rádio que consegue captar as frequências muito acima e muito abaixo das estações comerciais de AM e FM). Grande parte do mundo funciona com frequências rádio e os aviões não constituem excepção. A observação básica de aviões com um rádio implica a sintonização das frequências rádio e a audição do tráfego entre os pilotos e os controladores em terra. Ao ouvirem-se as comunicações sobre o tráfego aéreo, pode obter-se grande parte das mesmas informações que se obtêm num aeroporto com um lápis e um bloco de notas. Além disso, pode ainda analisar-se o modo como os próprios sistemas de rádio funcionam. As pessoas que fazem este tipo de "controlo" também colocam registos extensos nos fóruns on-line.

Mas os métodos por rádio não se limitam a ouvir as comunicações de tráfego aéreo. As ondas de rádio estão repletas com muito mais informações do que apenas tráfego de voz. Quando se passa ao nível mais avançado da observação de aviões através da rádio, chega-se ao ACARS, acrónimo de Aircraft Commu-nication Addressing and Reporting System (Sistema de Identificação e Registo das Comunicações dos Aviões). Em termos simples, o ACARS é como um sistema de correio electrónico automatizado usado pelos aviões e pelo controlo de terra. Um avião com capacidades de ACARS transmite todo o tipo de informações sobre o que está a fazer o aparelho: onde está e para onde vai, quanto combustível tem, como está o tempo, *etc.* Estas "mensagens de correio electrónico" entre aviões e os respectivos controladores em terra são codificadas em sinais rádio que se agrupam em torno das frequências de 131 e 136 megahertz. Um bom scanner consegue receber estes sinais rádio. Ao ouvido, as transmissões assemelham-se a ruído, mas quando ligadas a um computador equipado com software de descodificação, as informações contidas nas mensagens dos aviões tornam-se visíveis. Tal como os blocos de notas repletos de números de cauda e horas de aterragem, o controlo com o ACARS produz uma torrente infindável de informações para registos ridiculamente pormenorizados que os entusiastas do ACARS de todo o mundo colocam meticulosamente on-line.3 Em 2004, um registo de ACARS particularmente interessante circulou por todos os servidores dedicados aos observadores de aviões. Fora interpretado por um entusiasta do ACARS na Holanda, e fora transmitido a partir de um Gulfstream Jet, propriedade da Braxton Management Services e operado pela Centurion Aviation, e era muito provavelmente um voo da CIA: *(2AAAEN50588E 5067DISPATCH N478GS CAVM*
WHAT.S.UP.WE.HAVN.T.HEARD.FROM.YOU.TODAY.DON.T.YOU. LOVE.US.ANYMORE.WE.ONLY.BEEN.GONE.2.DAYS.AND.YOU. ALRE ADY.FOUND. SOMEON E.ELSE.)4'

Por muito complicado e poderoso que o registo de ACARS possa parecer, existe uma outra técnica muito mais poderosa no espectro da observação de aviões: as comunicações de dados.

Cada subcultura tem os seus segredos mais cuidadosamente resguardados, quer seja a localização de um obscuro ponto de pressão para os amantes das artes marciais, ou uma bola "mágica" para os golfistas. Nos

círculos da observação de aviões, o segredo assume a forma de comunicações de dados, uma ligação directa aos computadores da Administração Federal de Aviação. Entre os iniciados, as comunicações de dados têm um estatuto quase místico: quase ninguém fala sobre o assunto nos servidores ou nos fóruns públicos, e quando alguém coloca num fórum on-line informações originalmente recolhidas a partir das comunicações de dados, normalmente tenta descobrir uma segunda fonte para os dados (como por exemplo um registo ACARS) de modo a mascarar a verdadeira fonte das informações.

As comunicações de dados funcionam da seguinte forma: o Volpe National Transportation Systems Center, em Cambridge, Massachusetts, (uma divisão do Departamento de Transportes) publica uma corrente constante de informações para todo o tráfego aéreo que circula no interior e em redor dos EUA, e que se chama Enhanced Traffic Management System (EMTS). Os controladores de tráfego aéreo utilizam os dados para ajudar a coordenar o tráfego aéreo e para manterem a segurança nos céus. Mas também surgiram inúmeros aproveitamentos comerciais em torno destes dados (as companhias aéreas publicam os dados seleccionados a partir do sistema nos respectivos sítios na Web, permitindo que as pessoas verifiquem on-line a situação do seu voo. Os dados têm numerosos usos, desde as empresas de limusinas que asseguram que os respectivos motoristas estão no lugar certo à hora certa, até aos gestores das companhias aéreas charter que têm de prestar atenção às suas próprias frotas de aviões.

Os observadores de aviões podem, teoricamente, digitar apenas os números de cauda dos aviões que pretendem observar num serviço comercial, como por exemplo o Flight

Aware, e obter todos os dados de EMTS que pretenderem.

Mas há um problema: alguns dos aviões mais interessantes, nomeadamente muitos táxis de tortura, estão "bloqueados", isto é, os seus dados foram filtrados nessas comunicações a pedido dos proprietários dos aviões. No entanto, em muitos casos, o pedido de "bloqueio" não vai directamente para a fonte dos dados, indo antes para os fornecedores comerciais de dados (como o Flight Aware), que, por sua vez, se espera que assegurem que os utilizadores finais (como por exemplo um observador de aviões curioso) não poderão ver esses aviões bloqueados.

Contudo, conforme qualquer programador informático de treze anos de idade vos poderá dizer, onde quer que exista software, existe uma possibilidade de entrada ilegal e alteração dos dados. Não há qualquer protecção para jogos de vídeo, nenhum esquema de encriptação de dados em DVD, nenhuma protecção, ou algoritmo de protecção anticópia que alguém, algures, não tenha conseguido descortinar uma forma de superar. E, na era da informação, as tentativas de bloquear o fluxo de dados digitais, quer sejam filmes com protecção anticópia, ou registos de voo, são praticamente convites para um concurso de hackers.

A técnica de comunicação de dados não é uma abordagem singular, não é uma espécie de solução fantástica "tudo-em-um" para a observação de aviões. Navegar nas comunicações de dados significa conhecer o modo como diversos fornecedores comerciais interpretam os dados gerais, saber o que cada software consegue fazer bem, saber onde encontrar aberturas e programas que permitam identificar os aviões bloqueados, e saber como os aplicar e usar. Os observadores de aviões que efectivamente conhecem os caminhos a seguir nos vários serviços poderão afinal ver os aviões militares e os aviões de tortura e depois controlar as aterragens destes aviões em aeroportos dignos de registo. Ao aceder a múltiplas fontes de dados, podem encontrar-se pedaços de informações em estado bruto, e estes pedacinhos de informação poderão indicar as gotas de água de Sherlock Holmes que permitem a dedução da existência de oceanos.

Ray é um caso relativamente raro entre os observadores de aviões porque, muito mais do que outros que se dedicam ao mesmo passatempo, ele tende a ultrapassar as questões "Como é que funciona?" e aventura-se a perguntar "O que significa tudo isto?". Quando regista novos aviões ou observa movimentos suspeitos, verifica rapidamente os jornais e, quando necessário, os pedidos à Lei da Liberdade de Informação para poder compreender mais aprofundadamente aquilo a que está ligado. Como dá seguimento à observação de aviões com buscas intensivas em bases de dados e na Internet, com telefonemas a jornalistas e a oficiais de relações públicas nas bases e aeroportos militares, fez algumas descobertas sobre os trabalhos dos militares dos EUA e de outras agências governamentais que representam muito mais do que uma simples soma de dados recolhidos. Foi assim que, inadvertidamente, descobriu os táxis da tortura. Tomou consciência da rede de aviões não identificados, das empresas de fachada e

dos incidentes inexplicados envolvendo "civis" americanos em todo o mundo depois de reparar num conjunto de aviões invulgares estacionados num aeródromo remoto no centro do estado do Nevada, chamado Base Camp. "Se quiserem saber como comecei a seguir a pista destes táxis da tortura", explicou-nos posteriormente Ray, "acho que teremos de falar sobre Base Camp".

Base Camp situa-se cerca de dezasseis quilómetros a nordeste de Warm Springs, no cruzamento da Highway 6 com a Highway 395, no remoto Hot Creek Valley do Nevada.

Base Camp é pouco mais do que um conjunto de caravanas cheias de pó com uma pista adjacente. É um complexo activo, ainda que pequeno, e ninguém sabe muito bem o que se passa aqui. Estas instalações foram construídas originalmente em finais da década de 1960 para alojar o Projecto Faultless, um esforço exploratório destinado a retirar os testes nucleares subterrâneos do local de testes do Nevada. (Os casinos de Las Vegas tinham começado a queixar-se das explosões que provocavam tremores de terra a norte da sua localização.) Após um teste particularmente agitado, em Janeiro de 1969, no quartel-general do Faultless, a Comissão de Energia Atómica, considerou esta parte do Nevada inadequada para mais testes nucleares e encerrou as instalações de Base Camp. No entanto, alguns anos mais tarde, a Força Aérea requisitou Base Camp para as suas operações, retirando duzentos e quarenta hectares de terrenos públicos para "instalações de comunicações e apoio",8 e começou a construir uma pista com dois mil e duzentos metros e a instalar equipamentos de navegação aérea no local. Apesar de a Força Aérea dirigir Base Camp há mais de vinte anos, continua a não ser muito claro o que aí faz.

E é por causa disso que Base Camp é tão interessante para os observadores de aviões. Base Camp assemelha-se bastante a uma base militar secreta. Em primeiro lugar, a pista tem grandes "X" pintados em cada uma das extremidades, uma marca que normalmente significa que uma pista aérea deixou de ser usada ou então não é segura para aterragens. É uma situação invulgar, porque Base Camp é claramente uma instalação activa, ainda que pareça muito pequena ou secreta. Em segundo lugar, tem havido rumores persistentes de que Base Camp está de algum modo ligada à base designada por Área 51, "que não existe", situada a sul (servindo como pista de aterragem de emergência para aviões experimentais, como

área de testes isolada para pessoas que trabalham em projectos de tal modo secretos que nem sequer têm autorização para serem efectuados em locais públicos, ou para actividades de apoio desconhecidas relacionadas com outros locais militares nas vastas extensões do centro do Nevada). Os aviões de passageiros não identificados que têm sido observados a sobrevoar a Área 51 também foram vistos em Base Camp.

Um dia, em finais de 2001, mais ou menos na mesma altura em que Binyam Mohammed foi raptado de Carachi, no Paquistão, num Gulfstream da Premier Executive Transport Services, Ray viajava de um local de observação preferido, perto da cidade de Tonopah, Nevada, para um outro local de observação no deserto, quase cento e cinquenta quilómetros a sul. Base Camp não ficava demasiado distante, por isso decidiu fazer um desvio ao passar pelas instalações do aeródromo na esperança de ver se se estaria a passar alguma coisa. Quando Ray se aproximava do aeródromo no seu 4x4 poeirento, quase ia tendo um acidente ao reparar no que estava a acontecer. Na pista, estavam quatro aparelhos não identificados, e ele não reconhecia vários modelos. Ray decidiu adoptar uma atitude descontraída e passou calmamente em frente ao conjunto de aviões e às pessoas com roupas civis que se agrupavam em torno dos aparelhos e pareciam estar a reabastecê-los. Quando desapareceu de vista, Ray encostou a carrinha, ligou uma lente de telefotografia à sua máquina fotográfica e introduziu nesta um novo rolo de fotografias para slides Fuji. De seguida, Ray virou novamente a carrinha na direcção de Base Camp, parou perto da barreira, abriu a porta da carrinha e, "clique, clique, clique, apanhei os números de cauda, depois coloquei uma lente de 55mm para obter uma foto do grupo. Nessa altura, apercebi-me que eles estavam a observar-me, por isso voltei à carrinha e desapareci muito rapidamente".

Mais tarde, nessa mesma noite, a partir de um motel no deserto, próximo da cidade de Caliente, Ray colocou as suas informações num fórum on-line. "Hoje estavam quatro aviões em Base Camp", escreveu ele, "que são exactamente quatro aviões mais do que jamais tinha visto naquele local".

Dois dos aviões, um Pilatus PC-6 Porter e um Construcciones Aeronáuticas S.A. (também designado por CASA) CN-235 tinham números de série militares: 56039 e 66049.

Os Cessna "civis" tinham os números de cauda N403VP e N208NN. Uma rápida busca numa base de dados de matrículas da FAA revelou que os dois aviões "civis" eram propriedade de uma companhia chamada One Leasing, uma companhia que Ray descreveu inicialmente como "um beco sem saída no que se refere à investigação".

Poucas horas depois de ter apresentado a informação, o fórum de Ray começou a fervilhar de entusiasmo. "Ei, malta, temos aqui alguma coisa", escreveu uma das pessoas. "Acabei de fazer uma busca no Yahoo sobre '3511 Silverside 105' [endereço registado da One Leasing] e descobri DÚZIAS de companhias diferentes no mesmo endereço e sala. Vejam vocês. O que se passa aqui??!"

Inicialmente, os observadores de aviões partiram do princípio que o conjunto de aviões estava relacionado com a Área 51 (afinal de contas, Base Camp era um "sítio obscuro"). Será que era uma equipa de recuperação de emergência para algum tipo de aviões secretos?11 Contudo, ao longo dos dias seguintes, alguém escreveu que tinha observado estes mesmos aviões no Camp Ma-ckall Army Air Field, na Carolina do Norte, base da Força Delta e de outros grupos de Operações Especiais. Uma outra pessoa descobriu que os aviões de Base Camp estavam destacados para o USAF 426th Spécial Opérations Squadron, na Pope Air Force Base, que reportava ao Comando das Operações Especiais da Força Aérea em Hurlburt Field, Florida. Outros aviões deste esquadrão tinham sido destacados para Incirlik, na Turquia, desde o início da década de 1990 e eram suspeitos de terem executado missões de voo sobre o norte do Iraque. O conjunto de aviões observados em Base Camp começava a assemelhar-se menos aos "aviões obscuros" da Área 51, e mais a algum género de operação em curso das Forças Especiais, ou até mesmo da CIA.

Alguns meses mais tarde, Ray ficou a saber por "canais secundários" que a sua informação sobre os aviões em Base Camp provocara a queda de cabeças no mundo sombrio das "operações militares obscuras". Aparentemente, alguém, algures, perdera um contrato devido às fotografias de Ray. Num bar do deserto, um dos seus amigos (um indivíduo com uma ligação não especificada a Base Camp) advertiu-o, enquanto tomavam umas cervejas, que "parasse de se envolver com os indivíduos de Base Camp ou acabaria morto no deserto, com duas balas na nuca".

"Uma bala não seria suficiente?" perguntou Ray.

Ray começou a pensar no que vira em Base Camp, e começou a achar que os números de registo destes aviões podiam ser aquelas gotinhas de água a partir das quais era possível deduzir a presença de oceanos. Tornou-se claro para ele que a One Leasing (proprietária dos Cessna) era uma espécie de empresa de fachada, ainda que nenhum dos observadores de aviões se tivesse apercebido disso naquela altura. (No entanto, tinham notado que o tipo de aviões presente em Base Camp eram populares para a Air America.) Ray começou a expandir o âmbito da sua observação de aviões, de modo a incluir aparelhos civis aparentemente suspeitos, além dos aviões militares, que eram a sua primeira paixão. Examinou cópias das CALP (autorizações de aterragem civis), um documento das Forças Armadas que apresentava uma lista com os nomes de todas as companhias de aviação civis com autorização para aterrar em instalações das Forças Armadas e os nomes das instalações onde têm autorização para aterrar.

A partir das CALP, Ray compilou um índice das companhias obscuras com autorização para aterrarem onde pretendiam, incluindo instalações sensíveis como a Bucholz Army Airfield (na ilha de Kwajalein, no Sul do Pacífico, base do local de testes dos mísseis balísticos de defesa de Ronald Rea-gan) e o Wake Army Airfield. Os nomes suspeitos nas CALP incluíam a Richmor Aviation, a Stevens Express Leasing, a Te-pper Aviation, a Path Corporation, a Rapid Air Trans, a Aviation Specialties, a Devon Holding and Leasing, a Crowell Aviation e a Premier Executive Transport Services.

Em Dezembro de 2002, quando um dos Cessna que ele observara em Base Camp (N403VP) surgiu no Desert Rock Air-strip (DRA) juntamente com três outros aviões "civis", o enigma que ele descobrira no ano anterior tornou-se ainda mais estranho. Contudo, a observação do DRA reforçou igualmente muitas das suas suspeitas relativamente ao que ele vira em Base Camp. Aqui, mais uma vez, estava o N403VP, um avião que ele sabia estar ligado a algum género de actividades "obscuras". Parecia agora estar ligado a três outros aparelhos. Começou a introduzir os números de cauda dos outros aviões na base de dados da FAA. O N8183J, um Lockheed C-130 modificado com capacidades STOL, era propriedade da Rapid Air Trans e era operado por uma companhia chamada Tepper Aviation. Ele vira ambas as companhias listadas nas CALP. O N313P era o Boeing Business Jet 737 propriedade da Premier Executive Transport Services, que estava também na lista de autorizações "mundiais" CALP. O quarto avião, o N85VM (um

Gulfstream), continuava a ser um mistério, mas, ainda assim, ele colocou-o na "lista de observação".

Ray começou a seguir outros aparelhos que eram propriedade das companhias de aviação listadas no documento das CALP. Descobriu um segundo avião da Premier Executive Transport Services (um Gulfstream) com o número de cauda N379P, e um outro Cessna propriedade da One Leasing, número de cauda N1116G. Ficou também a saber que a companhia One Leasing partilhava o endereço com várias outras companhias suspeitas, nomeadamente a Southern Transport, Inc. e a JSZ Aviation LLC. Também ficou a saber que dois dos aviões que aterraram no DRA tinham ligações sérias e de longa data com a CIA. Os observadores de aviões austríacos notaram que um avião propriedade da Tepper Aviation sofrera um acidente aéreo em Angola, em Novembro de 1989. O avião, propriedade da One Leasing, um Cessna, viria mais tarde a ser notícia quando, em Fevereiro de 2003, sofreu novo acidente, na Colômbia. Os guerrilheiros das Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARV) executaram um passageiro e o piloto americano do avião.

Quando colocou todos estes aviões na sua lista de observação e começou a coligir informações sobre os seus movimentos, Ray notou que os aviões da Premier entravam e saíam da Baía de Guantánamo, Cuba, local onde se situava a mais conhecida prisão extraterritorial dos EUA. O outro Gulfstream, N85VM, no entanto, era um enigma ainda maior. Era propriedade da "As-sembly Point Aviation", uma empresa de aviação propriedade dos co-proprietários da equipa de basebol dos Boston Red Sox, mas era também uma visita frequente da Baía de Guantánamo. Os registos de Ray começaram a ter a seguinte aparência:

N85VM - ASSEMBLY POINT AVIATION (Operado pela Richmor Aviation)

12/16/2002 OXC > IAD (Oxford, Connecticut, para Dulles, Washington D. C.) 12/20/2002 KIAD > MUGM (Dulles, Washington D. C, para a Baía de Guantánamo, Cuba) 12/20/2002 MUGM > KIAD (Baía de Guantánamo, Cuba, para Dulles, Washington D. C.) 12/20/2002 IAD > SWF (Dulles, Washington D. C, para Hudson, Nova Iorque) 12/23/2002 SWF > SCH (Hudson, Nova Iorque, para Schenectady, Nova Iorque)

O avião parecia fazer serviço duplo, alternando entre o transporte dos altos responsáveis pelos Red Sox e viagens a países como Marrocos,

Roménia, Qatar e a Baía de Guantánamo. Mais tarde, Ray lembrou-se: "Quando vi que voavam para a Baía de Guantánamo, apercebi-me que estas viagens eram afinal as mais importantes".

Ray não estava sozinho, os observadores de aviões de todo o mundo começavam igualmente a reparar nestes aviões invulgares e começavam a notar as ligações completamente imprevisíveis entre vários aviões não identificados e acontecimentos suspeitos que se verificavam em todo o mundo. A Internet tornava muito mais fácil seguir a pista de aviões e partilhar informações com outros observadores de aviões de todo o mundo, e a "guerra contra o terrorismo" da administração Bush, agora em pleno andamento, fornecia inúmeras actividades suspeitas para serem controladas.

Num pequeno gabinete na sede da Human Rights Watch, no trigésimo quarto andar do Empire State Building, de Nova Iorque, o investigador John Sifton pega num lápis e procura minuciosamente uma folha de papel em branco. De seguida, desenha um mapa grosseiro do mundo e começa a traçar algumas linhas que atravessam o mapa. Uma linha recta liga Cabul a Rabat, em Marrocos; uma outra liga Frankfurt, na Alemanha, a Washington D. C. Sifton é elegante, tem cabelos louros e o rosto por barbear de alguém que já não dorme há várias noites. No seu discurso combina um azedume e uma confiança que se constituem como requisito profissional não declarado das pessoas que se envolvem nesta área de trabalho. Enquanto investigador de terrorismo e antiterrorismo, os deveres de Sifton incluem a investigação e a exposição dos mais egrégios excessos da "guerra contra o terrorismo" dos EUA. A sua tarefa consiste em combinar as capacidades de um jornalista de investigação com as de um resoluto advogado.

Ele demonstra-nos de que modo, ao seguir a pista dos voos da CIA, tomou conhecimento das prisões secretas da CIA. Em Novembro de 2005, os editores do Washington Post recuaram sob pressão da CIA e recusaram-se a publicar os nomes de duas "democracias europeias" suspeitas de albergarem estas instalações, mas Sifton elaborou rapidamente um relatório em que indicava os nomes da Polónia e da Roménia. Sifton e o Posf tinha chegado de forma independente às mesmas conclusões, mas foi Sifton que indicou os nomes. Nas suas mãos, os registos de voo começam a revelar uma longa e complicada história. Com o mapa que rapidamente elaborou, explica-nos como conseguiu ainda juntar indicações de que os Estados Unidos tinham recebido a ajuda de inúmeros países estrangeiros na sua

"guerra contra o terrorismo" e no seu programa de entrega extraordinária de prisioneiros. Do mesmo modo que os mapas dos sistemas de telecomunicações ou as rotas de carga indicam intrincadas redes de ligação e colaboração entre as empresas e os governos de todo o mundo, os padrões e registos de voo revelam ligações internacionais semelhantes e relações estabelecidas.

E se os mapas dos sistemas de telecomunicações internacionais, das redes financeiras ou das rotas de carga sugerem fortemente os fenómenos económicos e culturais que são muitas vezes descritos como "globalização", então os registos de voo dos táxis da tortura, que descrevem ligações semelhantes entre locais improváveis, sugerem um outro género de globalização: um alicerce obscuro da globalização juntamente com mecanismos secretos de coacção e controlo transnacional.

Enquanto a maioria dos observadores de aviões leva apenas as suas investigações até determinado ponto, Sifton estava, e continua, a observar seriamente os destinos específicos dos voos de entrega de prisioneiros. Ao fazê-lo, ajudou a expor as prisões secretas da CIA, mas mantém um olhar atento sobre a lista de escalas, em constante alteração, dos táxis da tortura. "Estou interessado em voos que não sejam paragens evidentes para reabastecimento ao longo do percurso de um país para outro", afirma Sifton depois de indicar os percursos de vários voos de entrega de prisioneiros bem conhecidos. "É uma simples questão de geometria. Este género de voo", conforme explica, ao mesmo tempo que traça uma linha relativamente recta desde a Alemanha, passando pela Irlanda e chegando aos Estados Unidos, "não é assim tão interessante para nós".

"O que se torna interessante é algo que seja - como é que eles dizem na geometria? -, agudo. Qualquer tipo de ângulo agudo entre a chegada e a partida torna-se interessante para nós porque sugere que a paragem era um destino. Um local onde efectivamente se queria ir". Sifton traça uma linha desde o Médio Oriente, passando pela Alemanha e chegando à Polónia, um ângulo agudo: "Estávamos particularmente interessados em aeroportos que não eram grandes, nem públicos... Frankfurt nem sequer se aproxima de candidato adequado a uma operação de detenção altamente sensível e clandestina da CIA. Por contraste, um pequeno aeroporto rural que não esteja aberto ao transporte regular de civis, tal como, por exemplo, o

aeroporto de Szymany [na Polónia], torna-se suspeito, especialmente porque parece ser um destino".

Um aeródromo militar na costa oriental da Roménia, Mihail Koganiceanu, também chamou a atenção de Sifton pelas mesmas razões. O aeródromo de Mihail Kogalniceanu, ligeiramente a norte de Constanta, tem sido usado pelos Estados Unidos desde 2002 para operações no Afeganistão e no Iraque. A base estava fechada aos jornalistas e ao público desde o início de 2004. Donald Rumsfeld visitou-a em Outubro de 2004. Era suspeita.

Havia outras coisas na Polónia e na Roménia que atraíam a atenção de Sifton. Os registos de voo mostravam um avião que aterrava em determinado local de um desses países, e depois levantava voo a partir de um local diferente, apenas alguns minutos mais tarde. Este género de sinais menores e inconsistências nos registos não se verificava em outros locais. Outros registos de voo mostravam voos directos de Cabul para as cidades romenas de Bucareste e Timisoara, na Roménia, e para a anteriormente referida cidade de Szymany, na Polónia. Sifton começou a fazer telefonemas para diversos responsáveis na Polónia e na Roménia, tentando descobrir o que poderia estar a acontecer. "À medida que fazíamos perguntas, recebíamos aquilo a que eu gosto de chamar 'reverberações', a sensação de que algo se passa. Perguntava-se alguma coisa às pessoas e elas respondiam de tal modo que nos faziam pensar que algo deveria estar a acontecer. Não havia provas de nada, mas continuava a alimentar o nosso interesse". Sifton acabou por chegar a um ponto em que as informações eram suficientemente sólidas para fazer uma acusação pública.

Tal como fazem os observadores de aviões há muito tempo, Sifton aprendeu a interpretar os registos de voo dos táxis da tortura conhecidos, seguindo os locais de onde partiam, onde aterravam e onde paravam ao longo do percurso. Tal como ficaram a saber Sifton e outros investigadores, os registos de voo tornavam-se muito mais convincentes quando eram corroborados por outras provas. Quando diversas fontes de informação "reverberavam" em conjunto, os investigadores conseguiam juntar um mosaico convincente a partir de pedacinhos de informações. Os registos de voo que implicavam a Polónia e a Roménia como localizações potenciais de prisões secretas, por exemplo, foram corroborados pelo testemunho de três iemenitas que os Estados Unidos tinham mantido sem possibilidade de

contacto com o exterior durante mais de dezoito meses, numa série de prisões secretas, aparentemente em, pelo menos, três países diferentes.

Mohammed Faraj Bashmilah e Salah Nasir Salim 'Ali Qaru foram detidos na Jordânia e entregues aos Estados Unidos em Outubro de 2003. Depois de terem sido libertados no Iémen, em Março de 2006, contaram uma das poucas histórias de indivíduos detidos em prisões secretas na Europa de Leste e depois libertados. Quando a Amnistia Internacional entrevistou estes homens, eles não conseguiram dar muitas informações sobre as localizações dos países onde tinham estado detidos, mas os seus relatos dos tempos de voo e das condições na prisão forneceram importantes pistas. Tal como outros indivíduos, Bashmilah e Salim foram levados em primeiro lugar para o Afeganistão num voo proveniente da Jordânia e com a duração de aproximadamente quatro horas. Eles sabiam que a prisão no Afeganistão, onde estiveram detidos, era dirigida exclusivamente por americanos, e afirmaram posteriormente que tinham estado detidos juntamente com muitos prisioneiros "importantes, de cargos elevados", um dos quais conseguiu dizer-lhes que não estivera detido permanentemente num só local tendo sido transferido com o resto do grupo de um local para outro. Cada prisioneiro estava detido em completo isolamento numa cela de dois por quatro metros. Havia duas câmaras de vigilância instaladas em cada um dos lados da cela, e os prisioneiros estavam permanentemente presos a uma argola fixa no chão por uma corrente sem comprimento suficiente para permitir aos prisioneiros chegarem sequer à porta. Os prisioneiros eram levados para o exterior durante vinte minutos, uma vez por semana, quando eram trazidos para um pátio e ficavam sentados numa cadeira virada de frente para um muro.

Em finais de Abril de 2004, os homens estavam preparados para serem transferidos para uma outra prisão. Descreveram um procedimento semelhante ao de outros relatos de vítimas da entrega de prisioneiros: despiram-nos completamente, puseram-lhes fraldas e vestiram-lhes fatos-macacos, de seguida foram algemados, vendaram-lhes os olhos, colocaram-lhes uma máscara sobre o rosto, inseriram-lhes tampões nos ouvidos e puseram-lhes auscultadores sobre os capuzes. Tal como as histórias que foram contadas por Binyam Mohammed e pelos responsáveis do aeroporto sueco, toda a operação foi conduzida com rapidez e profissionalismo por uma equipa de americanos, vestidos de negro e com máscaras.

Após várias horas, o avião de Bashmilah e Salim aterrou. Foram enfiados num helicóptero com uma dúzia ou mais de outros prisioneiros. O helicóptero voou durante aproximadamente duas horas e meia a três horas antes de aterrar, após o que os homens foram metidos num automóvel e transportados para uma prisão secreta. A viagem de carro durou entre dez a quinze minutos desde o local de aterragem do helicóptero por uma estrada esburacada. Quando saíram do carro, os homens tiveram de subir um lanço de escadas, depois entraram num edifício e percorreram uma rampa ou inclinação. As paredes tinham sido pintadas de fresco, as casas de banho eram modernas e a prisão estava muito bem organizada e tinha bastante pessoal.

Havia várias indicações de que se encontravam na Europa de Leste, ou pelo menos de que não estavam num país muçulmano. As casas de banho estavam viradas na direcção de Meca (cuja direcção lhes fora indicada para poderem efectuar as orações). As horas de luz do dia flutuavam ao longo do ano, com o anoitecer a verificar-se entre as 4:30 e as 8:45, o que indicava que deveriam estar acima do paralelo 41, significativamente mais a norte do que o Médio Oriente. Descreveram o Inverno como sendo extremamente frio, mais frio do que jamais tinham sentido. A alimentação também era estranha. Os americanos serviam-lhes alimentos que eles descreveram como "europeus": fatias de pão, arroz com carne enlatada, iogurte e salada. Em certa ocasião, foi-lhes servida uma piza, que eles nunca antes tinham comido. À sexta-feira, os americanos serviam-lhes barras de chocolate KitKat.

O relato dos iemenitas sobre as instalações parecia ser consistente com um relato de Brian Ross na ABC News, em que uma fonte não identificada descreveu uma prisão secreta na Polónia onde tinham estado detidos pelo menos doze prisioneiros de "elevado nível" em 2005, mas que fora encerrada depois de a Hu-man Rights Watch ter indicado que a Polónia era um dos países suspeitos de albergarem prisões secretas da agência. Essa fonte disse à ABC Nezvs que em instalações secretas na Europa de Leste, Abu Zubaydah e outros recebiam "iogurte e fruta", "legumes e feijões cozidos a vapor", e "carne ou frango e mais legumes e arroz". Abu Zubaydah, disse essa fonte, gostava particularmente dos KitKat que eram dados aos prisioneiros que colaboravam. Brian Ross recebeu a confirmação de fontes da CIA que existira, de facto, uma prisão secreta na Polónia, que

começara em 2002, onde pelo menos doze prisioneiros de "elevado nível" tinham estado detidos. Onze desses prisioneiros tinham sido repetida e regularmente torturados com a técnica de "waterboarding". A excepção, conforme afirmou Ross, fora Ramzi bin al-Shibh (um dos principais estrategas do 11 de Setembro) que começara a chorar e oferecera a sua colaboração depois de agentes da CIA lhe terem mostrado a condição em que se encontrava Khalid Sheik Mohammed. Ross informou que, apesar de esse local na Polónia ter sido aberto em 2002, viria a ser aberto mais tarde um segundo local na Europa (na Roménia), e que vários prisioneiros originários da prisão secreta na Polónia tinham sido para ali transferidos. Em Maio de 2005, a Embaixada dos Estados Unidos no Iémen informou o governo iemenita que iria devolver Bashmilah, Salim e um outro iemenita chamado Mohammed al-Assad ao seu país. Os Estados Unidos não apresentaram quaisquer provas contra os homens. Após um voo de sete horas, os homens foram entregues ao governo iemenita, que, por seu turno, os manteve na prisão durante nove meses, antes de finalmente os libertar, a 13 de Fevereiro de 2006.

O testemunho subsequente de Bashmilah e Salim perante a Amnistia Internacional não constituiu uma surpresa para John Sifton da Human Rights Watch. Seguindo a pista dos táxis da tortura, ele já sabia para onde eram levadas muitas das pessoas

Responsáveis da CIA pressionaram com êxito a ABC News para que esta evitasse indicar onome da Polónia no seu programa noticioso nocturno. Ver também Brian Rosse Richard Esposito, "Sources Tell ABC News".

É tentador sobrestimar a contribuição dos observadores de aviões na revelação do programa de entrega extraordinária de prisioneiros. Poucas pessoas envolvidas nessa actividade se dariam ao trabalho a que Ray se deu para descodificar os movimentos de aviões suspeitos e interpretar os factos brutos que os observadores de aviões podem fornecer. Mas uma contribuição mais duradoura das comunidades de observadores de aviões são as imensas bases de dados de imagens e informações que eles acumularam.

Nestas bases de dados, podem encontrar-se inúmeras fotos de táxis da tortura. Além disso, não nos podemos esquecer que as técnicas básicas de observação de aviões e até mesmo a ideia de que os registos de voo e os padrões de tráfego podem revelar geografias secretas, tornaram-se

instrumentos poderosos nas mãos de jornalistas e activistas dos direitos humanos que tentam decifrar as linhas gerais do programa de entrega extraordinária de prisioneiros controlando as movimentações dos táxis da tortura.

O jornalista britânico Stephen Grey foi um dos primeiros repórteres a ter esta noção e começou a compilar uma base de dados com os registos de voo usando as informações de sítios na Web de observação de aviões, dados do sistema ETMS e outras fontes na indústria da aviação. "Comecei a analisar aquilo que descobri nos registos", disse-nos ele a partir de Londres, "e descobri que havia uma ligação bem clara entre os voos registados, os relatos das entregas de prisioneiros e as histórias de actuais e antigos prisioneiros". Grey serviu-se da sua base de dados de registos de voo para enviar informações para o New York Times, Newsweek, Guardian e outros jornais (os dados corroboravam as histórias quando era praticamente impossível apresentar factos reais).

Mas há ainda uma questão final que deve ser realçada em relação à observação de aviões, que é o facto de se ter transformado num grande aborrecimento para a CIA, segundo o Guardian passou mesmo a ser uma "calamidade". Após algum tempo, parecia que todas as grandes operações em que a CIA se envolvia eram documentadas, de algum modo, pelos observadores de aviões, que, regra geral, não tinham a mínima ideia do que estavam a fazer.

No aeroporto de Son San Juan, na ilha de Maiorca, um observador de aviões e arquitecto urbano, chamado Josep Manchado, por exemplo, tirara uma fotografia ao Boeing

Business Jet 737 (N313P) estacionado na pista no dia 23 de Janeiro de 2004. Ele julgava que deveria ter chegado algum milionário americano à ilha, pelo que tirou a fotografia e colocou-a num sítio na Web por simples capricho. Para surpresa de Manchado, a fotografia inócua do Business Jet americano começou a atrair o interesse de todo o tipo de locais. Mensagens de correio electrónico e telefonemas começaram a chegar dos Estados Unidos e Suécia, de pessoas que faziam perguntas sobre o Business Jet não identificado que ele fotografara. "E óbvio que não eram todos observadores de aviões, porque faziam perguntas que as pessoas com conhecimentos sobre aviões não fazem", disse ele ao Guardian. Os jornalistas e os investigadores tinham começado a aperceber-se que o avião estava

envolvido no programa de entrega de prisioneiros e, servindo-se da fotografia de Manchado, conseguiram convencer os responsáveis do aeroporto de Skopje, na Macedónia, a mostrarem-lhes os registos de aviação do dia em que o cidadão alemão Khaled El-Masri dizia ter sido raptado da Macedónia. Os registos revelaram que o Boeing Business Jet 737 tinha, de facto, apresentado um plano de voo no dia 23 de Janeiro: Palma de Maiorca - Skopje, na Macedónia - Bagdade, no Iraque - Cabul, no Afeganistão. Investigações posteriores, de outros investigadores, demonstraram que havia ainda mais no plano de voo: O verdadeiro "circuito" fora Larnaca, no Chipre - Rabat, em Marrocos - Cabul, no Afeganistão - Argel, na Argélia - Palma de Maiorca - Skopje, na Macedónia - Bagdade, no Iraque - Cabul, no Afeganistão - Timisoara, na Roménia - Palma de Maiorca - Washington D. C. A aterragem em Rabat, Marrocos, aconteceu no mesmo dia em que Binyam Mohammed disse ter sido levado para Cabul. Portanto, os registos de voo corroboravam tanto a história de Khaled El-Masri, como a de Binyam Mohammed.

O observador de aviões que dera início a esta cadeia de acontecimentos não tinha a mínima noção do que estava a fazer ao colocar a fotografia on-line. Estava apenas a documentar a aterragem porque isso fazia parte do seu passatempo. Tal como afirmou um seu colega observador de aviões: "Não é a questão da CIA que nos interessa. Nem sequer sabemos quem é o proprietário do avião quando anotamos o número de série... Mantemos registos precisos, única e simplesmente para a nossa colecção".

Capítulo 4

Prisões obscuras

À medida que o avião da Ariana Airlines descia para o Aeroporto Internacional de Cabul, ficámos impressionados com o facto de Cabul se assemelhar mais a um colonato vasto e sem delimitações do que a uma grande cidade. Não há arranha-céus na linha do horizonte, não há edifícios de vidro a reflectir os raios de sol. O nevoeiro e o pó enchem o vale. Habitações simples de adobe agarram-se aos respectivos alicerces na encosta da montanha. Se não conhecêssemos o nosso destino, talvez acreditássemos estar prestes a aterrar num aeródromo militar rural, não no maior aeroporto do país. A nossa perspectiva de Cabul a partir do céu confirmava as sucessivas ondas de campanhas de guerra que esculpiram a cidade. As crateras gastas e escavadas e os aviões bombardeados são uma recordação do lançamento contínuo de morteiros por parte de Gulbuddin Hekmatyar sobre o aeroporto durante as intermináveis escaramuças entre os senhores da guerra na era anterior aos talibã. Os armazéns e depósitos perto do aeroporto têm cicatrizes recentes e buracos das bombas americanas.

Enquanto percorríamos a pista até ao terminal em forma de bunker, uma caravana de veículos blindados Humvee dirigia--se para um helicóptero Blackhawk parado. Ao mesmo tempo, no ar, um F-16 arrancava a toda a velocidade com um rugido ensurdecedor.

No interior, o terminal era sujo e escuro, metade das lâmpadas estavam partidas ou a piscar, e grandes chapas metálicas pendiam do tecto de forma precária. A maior parte dos sinais estava escrita à mão e o solitário tapete de transporte de bagagens era apenas semifuncional. Agentes da polícia afegã terrivelmente magros verificavam os vistos, enquanto robustos homens brancos com óculos escuros e coletes à prova de bala exibiam metralhadoras de fabrico suíço na área de bagagens, logo a seguir à última das numerosas barreiras de controlo.

O aeroporto, conforme rapidamente viemos a descobrir, era emblemático de toda a cidade: cinco anos depois de os soldados americanos terem chegado, Cabul continuava em ruínas, era ainda uma zona de combate. Por toda a cidade, a luz eléctrica continuava a funcionar de forma

intermitente. Todos os semáforos desta metrópole, de três ou quatro milhões de habitantes, estavam danificados. Um grande número de pessoas continuava a viver no meio das ruínas, ocupando edifícios em colapso devido às bombas ou acampadas junto aos destroços das suas casas destruídas. E as hostilidades continuavam a acontecer, apesar de numa escala definitivamente mais pequena.

Tínhamos vindo para Cabul em busca dos locais obscuros, as prisões secretas da CIA, onde os detidos da guerra contra o terrorismo são mantidos sem qualquer possibilidade de contacto com o exterior e torturados. A partir das notícias e entrevistas nos meios de comunicação social a peritos em direitos humanos, tínhamos tomado conhecimento que Cabul tem, ou tivera, pelo menos duas instalações deste género. A primeira, localizada numa antiga fábrica de tijolo nos arredores da cidade, era conhecida por um nome de código: "a Mina de Sal". A segunda conquistara a alcunha de "Prisão Obscura", ou a "Prisão das Trevas". Queríamos ver ambos os locais, para saber que tipo de informações possuíam os afegãos que viviam em redor destes sítios e, se possível, falar com pessoas que ali tivessem estado detidas.

Na altura da nossa investigação no Afeganistão, pouco se conhecia sobre a "Prisão Obscura". Vários prisioneiros detidos sob custódia da CIA durante vários anos antes de irem parar à Baía de Guantánamo tinham descrito aquele local, e acreditavam que a Prisão Obscura se situava dentro ou nos arredores de Cabul. No entanto, ninguém além da agência e dos seus aliados, tem a certeza exacta do local onde se situa essa prisão. Algumas pessoas julgam que poderá estar efectivamente localizada no mesmo "campus" que a Mina de Sal. Ex-prisioneiros, nomeadamente Binyam Mohammed, Jamil el-Banna e Hassan bin Attash, apresentam relatos semelhantes e consistentes sobre a Prisão Obscura: descrevem uma escuridão tão espessa que não conseguiam ver as suas próprias mãos; o álbum Slim Shady de Eminem e outras músicas e sons igualmente desgastantes eram tocados vinte e quatro horas por dia; os interrogatórios eramconduzidos debaixo de lâmpadas estroboscópicas; e os prisioneiros eram amarrados ao tecto. Bisher Al Rawi, que esteve detido na Prisão Obscura desde Dezembro de 2002, descreveu "uma espécie de música de adoração satânica" que se ouvia constantemente, uma escuridão

impenetrável e a visão perturbadora de guardas mascarados que passavam regularmente pelos corredores com lanternas ténues.1

Apesar de termos feito repetidas perguntas sobre a Prisão Obscura enquanto nos encontrávamos em Cabul, concentrámos os nossos esforços na Mina de Sal, que sabíamos localizar-se nas proximidades do aeroporto de Cabul. O Washington Post revelara o nome de código dessa prisão em Março de 2005. Naquela altura, o jornal comunicara que a prisão fora "destruída" e voltara a ser instalada num outro sítio. Em Novembro, acrescentou o Posí, no seu importante relatório sobre as prisões secretas da CIA na Europa de Leste, problemas de segurança na estrada de acesso à Mina de Sal tinham feito com que a prisão fosse temporariamente abandonada durante alguns anos.

Ao longo do período em que a prisão estivera fechada, informava o Post, os prisioneiros tinham sido mudados para o interior da base aérea de Bagram e, por fim, para um outro local.2

Assim que o Posf revelou o nome de código da CIA, "Mina de Sal", começámos a seguir a história. De interesse imediato para nós foi uma foto de satélite actual da Mina de Sal que o Post publicara com a sua notícia de Novembro; a foto revelava duas grandes estruturas. Quando tentámos encontrar uma segunda foto de satélite, tirada no início de 2001, tornou-se imediatamente evidente que o local que o Post revelara era, de facto, bastante usado: a foto inicial mostrava apenas um edifício.

O segundo edifício fora acrescentado depois da invasão americana.

Trabalhando com serviços de imagens por satélite facilmente acessíveis, tentámos confirmar que a fotografia que o Posf publicara era, de facto, a Mina de Sal. Em todos os relatos dos detidos era indicado que a prisão se situava apenas a dez minutos de automóvel do aeroporto. Na medida em que sabíamos que os voos de entrega de prisioneiros aterravam em Cabul, partimos do princípio, tendo em conta as condições das estradas no Afeganistão, que a prisão em questão não poderia situar-se a mais do que seis a dez quilómetros do aeroporto.

Armados com um mapa desenhado pelo antigo prisioneiro Khaled El-Masri, pudemos confirmar que a prisão que o Post identificara deveria ser, de facto a Mina de Sal.

Como nunca nenhum jornalista visitara aquele local, queríamos ver a prisão bem de perto.

A nossa base, durante o período que passámos em Cabul, foi o Mustafa Hotel, um edifício de cinco andares, da década de 1970, situado no centro da cidade, onde normalmente estão alojados os jornalistas estrangeiros menos endinheirados, os empreiteiros do exército dos EUA e soldados da fortuna que trabalham por conta própria. Guardado vinte e quatro horas por dia, por indivíduos robustos equipados com metralhadoras AK-47, o Mustafa também é um dos dois únicos locais em Cabul onde se podem adquirir bebidas alcoólicas. Entre os habitantes locais, é de algum modo conhecido por incidentes, como um tiroteio que irrompeu no hall de entrada entre dois americanos embriagados (um militar e um ex-militar) que alegadamente durou três horas e onde foram usados mais de cem carregadores de balas. As paredes com espelhos no hall de entrada continuavam cheias de orifícios de balas cerca de seis meses após o tiroteio.

Os habitantes locais designam a Mina de Sal por Hecht Ho-chtiefi recordando a empresa de construção alemã que construíra a fábrica antes de a guerra civil ter destruído o país. Pedimos ao nosso tradutor que nos arranjasse um motorista conhecedor dos arredores de Cabul para nos levar até à fábrica abandonada. "Precisamos de encontrar um velhote", informara-nos ele. "Alguém que esteja em Cabul há tempo suficiente para se lembrar da altura em que o local ainda era uma fábrica em funcionamento".

Quando finalmente arranjámos um motorista que conhecia o percurso, ele pediu-nos quinze dólares, muito dinheiro em Cabul.

À medida que saíamos da cidade, a estrada já muito marcada por inúmeros sulcos tornava-se cada vez pior, a poeira adensava--se e o ar era mais quente e seco. Há duas estradas importantes que ligam Bagram a Cabul e esta estrada é, de longe, a menos utilizada. Rapidamente nos encontrámos num vale desolado, onde apenas se viam alguns depósitos de sucata. Nuvens de fumo negro erguiam-se à nossa volta, resultantes de fornalhas onde se coziam tijolos. (A determinado ponto da estrada deparámo-nos com uma espécie de engarrafamento: um rebanho de cabras na estrada, guardadas por um pastor barbudo com as tradicionais vestes afegãs, mas, estranhamente, tinha um boné de basebol. Quando o pastor se virou para nós reparámos que era um boné "KBR", uma oferta, pensámos nós, da Kellog, Brown and Root, o conhecido empreiteiro militar e subsidiário da Halliburton.)

Quando nos aproximámos da fábrica de tijolo, pudemos confirmar facilmente que o complexo de quatro hectares, rodeado por um conjunto ainda maior de estruturas e edifícios, continua, de certa forma, activo. Sabíamos, graças a diversas notícias, que algumas partes das instalações eram usadas para treinar as forças antiterroristas afegãs, sendo usadas outras partes do complexo como subposto da CIA. Na linguagem da CIA, a Mina de Sal era uma instalação designada por "nação anfitriã", ou seja, ostensivamente dirigida por afegãos, mas completamente gerida e financiada pela CIA. (O Posf noticiara que a CIA paga o custo total de manutenção da Mina de Sal, "nomeadamente a alimentação, a água e os salários dos guardas".) Era importante para a CIA que os estrangeiros entendessem o complexo como o espaço de uma "nação anfitriã". Se, por exemplo, um prisioneiro fosse torturado, ou morresse às mãos de guardas afegãos, a agência poderia negar a responsabilidade pelo incidente, ou argumentar que o local não se encontrava sub jurisdição dos EUA.3 Ficámos, portanto, surpreendidos por encontrar um grande cartaz pintado à mão num posto de controlo a identificar as instalações, em inglês, como instalações militares afegãs. NO PICTURES (Proibido tirar fotos), era a inscrição.

Quando nos aproximámos das instalações, olhámos para lá do muro e das torres de guardas e vimos a ex-fábrica de tijolo delapidada. Correspondia às imagens de satélite.

Sabíamos que era a Hecht Hochtief, a Mina de Sal, mas perguntámos aos guardas que fizeram parar o carro, e que usavam uniformes verdes sem qualquer identificação, que local era aquele. Como seria de prever, responderam que eram instalações militares afegãs.

Insistimos com eles, perguntando-lhes se havia ali americanos. O guarda disse: " Sim, muitos americanos". Observámos dois americanos sentados num veículo blindado Humvee.

Tentámos informalmente colocar outras questões, mas os guardas, que não respondiam, perguntaram preguiçosamente para onde nos dirigíamos. Apercebendo-nos que não obteríamos mais informações, respondemos, "De volta a Cabul".

As origens da Mina de Sal remontavam à guerra liderada pelos EUA contra os talibã. Quando as forças americanas e a Aliança do Norte capturavam prisioneiros no campo de batalha, agrupavam-nos pelo seu

"nível" em termos de capacidade para fornecerem informações secretas. Trabalhando em concertação com os militares dos EUA e com a Aliança do Norte, a CIA sequestrou prisioneiros de "elevado nível" na Base Aérea de Bagram, umas instalações afegãs que tinham sido dirigidas pelos militares americanos.

A agência alojava os indivíduos numa prisão de contentores rodeados por uma cerca de arame farpado.4 Estas instalações provisórias serviram como primeira prisão secreta. Entretanto, os senhores da guerra, como o general Abdul Rashid Dostum, recebiam os prisioneiros de "baixo nível", guardavam-nos, em muitos casos também em contentores e, por vezes, chacinavam-nos em massa.

Em finais de 2001, a agência abandonou os contentores de Bagram, e mudou-se para a fábrica de tijolo arruinada, não muito longe da base. A Mina de Sal proporcionava um alojamento mais permanente para os prisioneiros de "elevado nível" da CIA.

Fontes anónimas disseram ao Washington Post que não havia muitos agentes veteranos da CIA dispostos a apresentarem-se como voluntários para responsáveis da prisão isolada e que o agente responsável pela prisão secreta era um novato e esta era a sua primeira missão. Era um novo tipo de missão para a CIA, pois dirigir prisões secretas não era algo que a agência tivesse feito anteriormente. Em 2003, um prisioneiro morreu devido ao frio, depois de um jovem agente encarregue da Mina de Sal ter ordenado ao indivíduo que se despisse, de o ter acorrentado ao chão de cimento e de o ter deixado nesse estado durante a noite, sem quaisquer cobertores. Na manhã seguinte, o prisioneiro (um afegão, com aproximadamente vinte anos) estava morto. Depois de um médico da CIA ter determinado que a causa de morte fora a "hipotermia", os guardas afegãos enterraram o indivíduo numa sepultura não identificada. A família dele nunca recebeu qualquer informação quanto ao seu destino e o corpo nunca foi devolvido aos familiares. Na Primavera de 2004, a CIA entregou o caso ao Departamento de Justiça para uma possível acusação. O Departamento de Justiça respondeu com a decisão de não promover uma acusação relativamente ao caso: a Mina de Sal, conforme constava da decisão, era uma prisão situada no estrangeiro, fora da sua jurisdição. O agente encarregue do caso foi promovido.6

O relato mais pormenorizado sobre o interior da Mina de Sal é de Khaled El-Masri, um cidadão alemão de ascendência libanesa, que foi raptado pela CIA em Janeiro de 2004 e mantido sem quaisquer possibilidades de contacto com o exterior durante quatro meses. Foi capturado enquanto passava férias em Skopje, na Macedónia, e esteve detido num hotel macedónio, antes de um esquadrão de americanos mascarados o ter enfiado no Boeing Business Jet 737, propriedade da Premier Executive Transport Services, e de o ter transportado para a Mina de Sal, onde foi sujeito a tratamento considerado como tortura ao abrigo do Direito Internacional. El-Masri viria a ser libertado na Albânia. A sua história incrível provocou uma tempestade nos meios de comunicação social internacionais.

Nas entrevistas aos meios de comunicação social e num testemunho sob juramento, El-Masri recordou a viagem de dez minutos desde o Aeroporto de Cabul, após o que os seus captores mascarados o puxaram por umas escadas abaixo para os cantos mais recônditos de um edifício. Com as botas sobre a sua cabeça e pescoço, os americanos retiraram-lhe as correntes, tiraram ocapuz que lhe tapava os olhos e foram-se embora. Depois de os olhos se terem ajustado à escuridão, El-Masri reparou que estava na cela de uma prisão provisória.

El-Masri descreveu um espaço em que pedaços de estuque e tinta estavam espalhados por cima de uma carpete de plástico suja colocada sobre o chão da cela. O que parecia uma cama era um tapete feito com roupas sujas, sobre o qual estava colocado um fino cobertor militar. No canto do compartimento havia uma garrafa de plástico cheia com água de cor amarelo-esverdeada. As paredes da cela estavam marcadas com rabiscos deixados por prisioneiros desconhecidos que ali tinham estado anteriormente, vendo-se coisas escritas em árabe, farsi (falado no Irão, Afeganistão e em algumas partes do Tajiquistão) e urdu (a língua oficial do Paquistão). Ele viu versos do Alcorão, aforismos e datas escrevinhadas nas paredes da cela. Quando El-Masri olhou pela janelinha da porta da cela, reparou que um guarda, vestido com roupas afegãs, olhava fixamente para ele. "Fiz sinal ao afegão que queria alguma coisa para beber", recordou ele sobre o seu primeiro dia na Mina de Sal. "Nunca tinha sentido tanta sede na minha vida". O guarda afegão apontou para a garrafa de água pútrida colocada ao canto da cela. "Pensei que ele não me tinha compreendido e

tentei dizer-lhe novamente que queria água para beber", disse El-Masri. O guarda afegão apontou novamente para a água malcheirosa ao canto. "Ele queria dizer-me que ou bebia daquela água ou então não bebia nada, que só havia aquela água para eu beber".

Durante a primeira noite de El-Masri na Mina de Sal, quatro homens mascarados e com uniformes pretos chegaram à cela e arrastaram-no para uma outra divisão, onde três homens mascarados estavam sentados em torno de uma mesa. Um dos homens mascarados, que falou a El-Masri em árabe com um sotaque palestiniano, disse ao prisioneiro que deveria despir todas as peças de roupa para ser submetido a um exame médico. Os homens fotografaram El-Masri e retiraram-lhe uma amostra de sangue e outra de urina. Quando El-Masri se queixou da água, disseram-lhe que "não era problema deles, mas responsabilidade dos afegãos". Os homens perguntaram então se El-Masri queria alimentos islâmicos ou não islâmicos enquanto estivesse na prisão. Depois de solicitar alimentos islâmicos, El-Masri viria a descobrir que esses alimentos consistiam em restos de pele e ossos das refeições dos guardas afegãos. Os homens mascarados levaram-no de volta para a cela, onde ele ficou a tactear no compartimento sem luz à procura da cama feita de farrapos. "Naquela altura fazia muito frio em Cabul e eu tinha apenas um cobertor".

Na segunda noite, os homens mascarados regressaram. Acorrentaram as mãos e os pés de El-Masri e empurraram-no para uma sala de interrogatório. Na sala estavam mais sete homens, todos eles com os mesmos uniformes negros e máscaras. Um outro indivíduo, que falava árabe com o mesmo sotaque libanês, começou a gritar que El-Masri estava "no Afeganistão, onde não há leis, ninguém sabe que estás aqui... 'Podemos fazer tudo o que quisermos contigo'".

Não estávamos apenas interessados em observar os complexos onde eram encafuados os detidos, queríamos efectivamente falar com pessoas que tivessem estado detidas na Mina de Sal, na Prisão Obscura ou em outras prisões secretas. Tendo em vista esse objectivo, encontrámo-nos com jornalistas da Pahjwok, uma das poucas agências noticiosas independentes do Afeganistão, uma espécie de Associated Press afegã, com vinte e três jornalistas espalhados por todo o país, em dez gabinetes. Reu-nimo-nos com Farida Nekzad, a principal editora da Pahjwok, no pátio das traseiras da organização, um espaço em pedra, à sombra de algumas árvores e

rodeado por um muro alto encimado por espigões aguçados e defendido por guardas armados. A nossa esperança era que Nekzad e os seus colegas pudessem ter algumas pistas sobre as instalações secretas da CIA, ou que pudessem ter entrevistado pessoas que, depois de terem estado presas, tivessem sido libertadas pela agência, ou que conhecessem alguém com quem pudéssemos conversar.

A primeira coisa que tivemos de fazer foi especificar que estávamos interessados em prisões onde se encontrassem presos não-afegãos, mais especificamente pessoas que tivessem sido capturadas em outros países e depois transportadas para Cabul. A clarificação era importante uma vez que os EUA tinham capturado muitos jihadistas estrangeiros que lutavam ao lado dos talibã. As pessoas que queríamos encontrar eram pessoas como Khaled El-Masri, indivíduos que tivessem sido raptados pela CIA e transportados para o Afeganistão de maneira a serem interrogados e torturados com toda a impunidade.

Apesar de a entrega extraordinária de prisioneiros se ter tornado uma questão política bastante controversa nos EUA, já para não falar da Europa, onde o Conselho da Europa, assim como os governos de Alemanha, Itália, Espanha e Grã-Bretanha investigavam o assunto, em Cabul, aparente destino final de muitas das entregas, tinham surgido muito poucas notícias ou discussões públicas sobre o assunto. Nekzad não tinha conhecimento do processo de El-Masri nem da agitação global mais alargada sobre a entrega de prisioneiros.

"Não temos conseguido entrar nas prisões onde os americanos guardam os prisioneiros provenientes de outros países", disse Nekzad, que usava roupas ocidentais e um verniz dourado e bastante brilhante. "Têm uma segurança muito apertada, e não é segurança afegã". Na verdade, continuou Nekzad, ela e os seus colegas não tinham conseguido fazer nenhuma visita a instalações de detenção dos EUA, nem a instalações do governo afegão. Mas ela ouvira rumores sobre o que poderia ser uma outra prisão secreta americana, um local situado nas proximidades da estação de polícia do Distrito 10, em Cabul, não muito longe do cruzamento Haji Yaqoub. Nekzad realçou que apenas ouvira boatos e especulações sobre esse local. "Ouvimos dizer que guardam lá prisioneiros estrangeiros, mas não temos nenhuma prova. Não podemos dizer com toda a certeza que é uma cadeia americana apenas porque têm uma segurança muito apertada".

Um outro jornalista da Pajhwok juntou-se a nós e deu-nos a conhecer mais algumas situações das várias prisões no Afeganistão. "Neste país" disse ele, "os comandantes, os senhores da guerra, têm as prisões nas suas próprias casas. Por vezes, estas prisões são subterrâneas. Na província de Baghlan o senhor da guerra local tem uma prisão em contentores. Há duas semanas, um homem foi morto na prisão. Os governadores também mantêm pessoas prisioneiras nas suas casas e nos contentores. O governador de uma província no sul tem uma prisão na cave da sua própria casa".

Apesar da natureza caótica e ad-hoc do sistema de justiça afegão, Nekzad sentia-se incomodada com a noção de os EUA importarem prisioneiros para o seu país. "Por que motivo estão aqui [os prisioneiros] se não cometeram um crime no Afeganistão?" perguntou ela. "Todos os países têm as suas próprias regras e constituição. Por que motivo têm estas pessoas de estar aqui? Talvez os americanos pensem que aqui não há regras, que aqui não há qualquer constituição". Ela encorajou-nos a verificarmos o local próximo do cruzamento de Haji Yaqoub.

Foi uma ideia do nosso tradutor: perguntaríamos simplesmente à polícia o que sabiam eles sobre essa instalação secreta de que Nekzad nos falara.

Rapidamente conseguimos marcar uma audiência com o chefe da polícia do distrito, que conversou connosco no seu gabinete, uma divisão suja pintada de branco, cinzento e cas-tanho-amarelado, e ornamentada com uma fotografia a cores do líder da Aliança do Norte, Ahmed Shah Massood, que fora assassinado apenas alguns dias antes do 11 de Setembro. O responsável da polícia, um indivíduo grosseiro que se identificou simplesmente como Sr. Habibullah (tendo em conta a situação de segurança, muitos afegãos, até mesmo responsáveis governamentais, temem dar os seus nomes completos aos meios de comunicação social) partilhou connosco apenas alguns pedacinhos de informação. "Até mesmo a polícia afegã não tem autorização para lá ir", disse-nos Habibullah atrás da sua grande secretária de madeira. "Só os americanos lá podem ir, e nem todos os americanos. Ninguém sabe o que se passa lá."

Agradecemos a Habibullah o tempo que nos concedera, apertámos-lhe a mão e saímos. Enquanto passávamos em frente a uma lixeira malcheirosa a céu aberto, decidimos verificar nós próprios o local e subimos a rua. A alguns quarteirões da esquadra de polícia, a Rua Dois terminava abruptamente, cortada por grossas barreiras de betão com um metro e meio

de altura, sacos de areia e rolos de arame farpado. Um guarda afegão bastante magro estava sentado em frente à barreira de controlo na estrada. O nosso tradutor perguntou-lhe o que estava ele ali a fazer. "É uma operação americana. Fazem missões antitráfico de droga e antiterrorismo", respondeu o guarda. Dissemos-lhe que queríamos conversar com o responsável e o afegão virou-se para trás e olhou para a linha de segurança seguinte, para dois Gurkhas nepaleses sentados numa cabana de vigia feita de contraplacado, com vista sobre o muro de protecção. Com óculos de sol escuros e apontando-nos espingardas de assalto M-16, de fabrico americano, um dos Gurkhas falou através de um rádio.

Pouco depois, dois indivíduos de aparência americana (eram brancos e vestiam T-shirts e calças de camuflado) emergiram do complexo. Estavam armados com pistolas.

Reparámos nos seus cabelos compridos e por lavar (muito mais longos do que o comprimento exigido pelos regulamentos militares) e no facto de não usarem uniformes, pelo que achámos que deveriam pertencer à Força Delta do Exército dos EUA, cujos elementos são conhecidos por se recusarem a seguir os protocolos de limpeza habituais do Exército, operacionais da CIA, ou mercenários que trabalhavam para uma empresa militar privada. Quando um dos indivíduos abriu a boca, ficámos imediatamente a saber que não eram americanos devido ao sotaque claramente distinto. "Bósnio", explicou ele, antes de se recusar a dizer-nos quem eram os seus patrões ou o que estavam ali a fazer. Uma outra personagem assumiu uma atitude arrogante para falar connosco, um indivíduo de raça negra, alto, bastante musculado e que tinha nas mãos uma espingarda de assalto. Este indivíduo era efectivamente americano ("de Maryland") mas, tal como os outros, não nos forneceu qualquer pista sobre o que estava a fazer ou qual era o seu nome.

Enquanto tentávamos encontrar pessoas que tivessem esta do detidas nas prisões secretas, ouvíamos sucessivamente falar do Dr. Rafiullah Bidar, director regional da Comissão Independente de Direitos Humanos Afegãos, conhecido por saber tanto sobre o que acontece nos centros de detenção de afegãos nos EUA quanto qualquer cidadão nacional; Bidar falou com inúmeros ex-prisioneiros capturados pelos EUA. Através do nosso tradutor, conseguimos marcar uma entrevista com Bidar.

O nosso tradutor ficou um pouco nervoso quando decidimos partir em direcção a Gardez, uma cidade de ruas em terra batida, com cerca de trezentos mil habitantes e situada a sudeste de Cabul. "Ir a Gardez é arriscado", disse-nos ele, demonstrando bastante receio. Normalmente, acontecem coisas más nas províncias. Em 2004, os Medecins Sans Frontières, um grupo de assistência médica francês, saiu do Afeganistão depois de cinco elementos do grupo terem sido assassinados sem qualquer motivo, na região de Badghis, no noroeste. Nos Estados Unidos, um professor americano que fizera alguma investigação em Gardez, informara-nos que a situação "por lá pode ficar complicada muito rapidamente". A cidade era mais conservadora do que Cabul e, alegadamente, era um centro de actividades associadas aos talibã.

Durante os preparativos para a viagem, o nosso tradutor estipulou uma regra: todos teriam de usar as vestes tradicionais afegãs de modo a serem mais facilmente confundidos com os habitantes locais. Além disso, ele estabeleceria contactos regulares com amigos da ONU relativamente à situação de segurança nas estradas.

Na viagem até Gardez passámos por uma vasta região de aspecto lunar, repleta de areia e rochas, pontilhada pelas habituais aldeias de casas construídas com barro e tijolo. Nas planícies, os guardadores orientavam os seus camelos de ar miserável por entre montes de pedras encharcadas de tinta vermelha (um aviso de que caminhavam pelo meio de campos de minas). A estrada, recentemente construída por uma empresa turca, tinha uma ligeira camada de alcatrão e era suave e rápida, sem limites de velocidade e muito poucos sinais. Chegámos ao gabinete de Bidar sem incidentes; só mais tarde ficámos a saber que um bombardeiro atacara e destruíra a cidade de Logar pouco tempo depois de por lá termos passado.

Bidar, um analista político que estudou na União Soviética, é um indivíduo pequeno, careca, de aspecto distinto, com sobrancelhas arqueadas e uma barba grisalha.

Sentado no seu gabinete, Bidar disse-nos que os escritórios de Kandahar e de Gardez da Comissão de Direitos Humanos dirigiam os inquéritos da organização sobre abusos no interior dos centros de detenção. "Em 2005, trabalhámos em 113 casos de queixas de abusos cometidos pelas forças da coligação", explicou ele. "Oitenta e cinco dessas queixas foram tratadas pelo escritório de Gardez", enquanto o de Kandahar tratou dos restantes.

A comissão, explicou ele, tinha consciência de estar a ser usada como instrumento de propaganda pelos elementos antiamericanos dentro do Afeganistão. "Os americanos estão aqui para nos ajudar, para nos salvar. Mas queremos que os americanos respeitem a lei. Eles têm de respeitar os direitos humanos", disse Bidar. "Foi um grande feito conseguir que admitissem isso. Infelizmente, não nos permitiram ir ver estas prisões. Finalmente, decidimos fazer as entrevistas com os detidos libertados das cadeias. Eles contaram-nos como tinham sido torturados".

A maior parte dos ex-prisioneiros eram aldeões capturados por serem alegadamente simpatizantes dos talibã ou da al-Qaeda, apesar de Bidar considerar que a maior parte deles nem sequer estava envolvido em questões políticas.

Um indivíduo de meia-idade chamado Allah Noor, um pequeno comerciante com uma loja no centro da cidade, tinha uma história habitual sobre este tipo de situação.

Foi capturado por soldados americanos numa tarde de Inverno, em finais de 2003. "Quando entraram na minha loja pediram a um tradutor afegão para me prender as mãos", disse-nos Noor. "Queriam saber 'onde estavam as armas'". Os militares, explicou, pensavam que ele fornecia armas aos guerrilheiros talibã locais, apesar de, na verdade, ele não possuir quaisquer armas.

De seguida, os militares vendaram-lhe os olhos e puseram--lhe um capuz sobre a cabeça antes de o levarem para uma base situada nas proximidades. Quando lhe retiraram a venda dosolhos, estava num compartimento fechado e, à sua volta, estavam dois tradutores afegãos, três americanos com roupas civis e três americanos com uniformes militares.

Mandaram-no despir--se completamente e tiraram-lhe fotografias de todos os ângulos. Uma parte do pessoal norte-americano começou a colocar-lhe questões por intermédio dos tradutores, enquanto outros, disse Noor, "começaram a espancar-me seriamente. Depois, obrigaram-me a sentar-me numa posição impossível".

Ele pôs-se de pé e demonstrou-nos a situação dobrando-se à altura dos joelhos, como se fosse um apanhador no basebol, e depois inclinando o tronco para a frente numa posição obviamente desconfortável. O espancamento decorreu ao longo de três horas, antes de "me terem dado umas calças e me terem enfiado num compartimento grande e escuro. Foi

no princípio do Inverno. O compartimento era muito frio e tinha buracos no telhado. A neve caía sobre mim. Eu tinha apenas um cobertor bem fino.

Apanhei neve durante vários dias".

No dia seguinte, os soldados atacaram-no com um cão pastor alemão. Durante vários dias não recebeu qualquer alimento, nem sequer lhe permitiram o uso da casa de banho, ou mesmo que fizesse as suas orações. Acabaram por lhe colocar um capuz sobre a cabeça e levaram-no para a base militar de Bagram de helicóptero. Desde que a CIA mudou os prisioneiros de Bagram para a Mina de Sal, em 2001, os militares dos EUA têm usado a base como prisão central para os suspeitos de rebelião.

Em Bagram, Noor foi encapuçado, algemado, acorrentado pelos tornozelos e atirado para uma outra divisão. "Apercebi--me que estavam lá dentro outras pessoas porque ouvi gemidos. Depois, começaram a bater-nos com murros e pontapés". Mais uma vez, soltaram um cão que os atacou. Quando o retiraram do compartimento, os soldados obrigaram-no a correr até uma sala de interrogatório ainda encapuçado, acorrentado e algemado.

Após a primeira sessão de interrogatório, recebeu ordens rigorosas para não falar com os soldados, não falar com outros prisioneiros e nem sequer olhar para os outros prisioneiros. Os abusos continuaram a verificar-se ao longo de aproximadamente cinco meses, até que, sem qualquer explicação, Noor foi libertado pelos EUA e conduzido para fora da prisão. Não fazia a mínima ideia de quem tinham sido os seus companheiros na prisão (não lhe fora permitido falar com eles), nem se os homens que usavam roupas civis enquanto o interrogavam eram agentes da CIA ou de um outro serviço secreto.

Gannat Gul, um veterinário de trinta e oito anos, tinha uma história semelhante. Mas, ao contrário de Allah Noor, Gul conseguira autorização para falar com os seus colegas na prisão de Bagram e ficara a saber que faziam parte de um grupo internacional. Entre os prisioneiros, disse Gul, havia iraquianos, sauditas, iemenitas e paquistaneses (nenhum dos quais fora capturado no Afeganistão). Todos eles, conforme nos disse, tinham sido raptados num outro país e trazidos para Bagram.

Gul recordava-se de um iraquiano, chamado Mahmood, que partilhava as mesmas circunstâncias do seu rapto: "Ele disse, 'A minha esposa é indonésia. Quando os combates se iniciaram no Iraque, mudámo-nos para a Indonésia para escaparmos à guerra. Alguém deve ter dito que eu era

conhecido de Saddam e fazia parte da Al-Qaeda'". Gul continuou: "Os americanos prenderam-no e levaram-no directamente para o Afeganistão. Durante três anos, esteve numa cadeia secreta que ninguém conhece. Depois, levaram-no para a prisão de Bagram". Nem Gul nem Mahmood sabiam o nome desta prisão secreta. Gul tinha na sua posse um documento militar que demonstrava ter sido encarcerado pela "Força Combinada/Conjunta (CJTF-76)" na "Base Aérea de Bagram" durante cerca de dois anos e meio antes de ser libertado, em Janeiro de 2005, entre as oitenta e uma pessoas a quem foi permitido sair da prisão numa libertação em massa de prisioneiros.

Gul estava furioso com os Estados Unidos. Acusou os soldados que o tinham prendido de lhe terem roubado os seus bens mais valiosos (uma máquina fotográfica, um gravador, binóculos e dois relógios de pulso) assim como as poupanças de todaa vida, no valor de trezentos e cinquenta mil afeganis (cerca de cinco mil euros). "Eu não era um talibã. Eu não era da Al-Qae-da". Afirmou Gul. "Vieram apenas para me roubar. Em todo o mundo não há maiores ladrões do que na América. A América é o país mais cruel do mundo. Perdi tudo". Entre outras coisas, perdeu o emprego financiado pela ONU para cuidar de cabras e outros animais de quinta.

Quanto mais pessoas entrevistávamos no Afeganistão, mais evidente se tornava uma situação: as questões específicas sobre as prisões secretas da CIA não faziam qualquer sentido, eram inevitavelmente ingénuas, tentando estabelecer distinções onde nada parecia estar em ordem. Para alguém como Allah Noor ou Gannat Gul, não era possível distinguir as prisões secretas das prisões militares, que, por sua vez, não se podiam distinguir das prisões informais dirigidas pelos senhores da guerra aliados dos Estados Unidos, que, por seu turno, também não era possível distinguir da própria ocupação americana. Todo o país era, sob muitos aspectos, uma gigantesca prisão secreta.

Os EUA nunca diziam às famílias dos detidos onde estes se encontravam. Nunca os acusavam de crime nenhum. Nem sequer lhes diziam por que motivo, exactamente, eram libertados, quando finalmente isso acontecia. Era, em resumo, exactamente o mesmo tipo de tratamento de que eram objecto as pessoas capturadas pela CIA e transportadas para o Afeganistão. (E tanto Noor como Gul suspeitam que algumas das pessoas que os interrogavam eram, de facto, agentes dos serviços secretos.)

É fácil de imaginar que quando os americanos chegaram ao Afeganistão, devem ter visto o que Augusto vira na floresta alemã, ou o que o Rei Leopold vira nos lugares mais recônditos e desconhecidos do Congo: um espaço longe do mundo conhecido; um espaço obscuro e sem lei; um espaço incoerente e incompreensível. Um espaço onde tudo podia acontecer. E, de algum modo, por seu turno, a imaginação tornou-se realidade. O acto de ver um espaço onde qualquer coisa podia acontecer ajudou a criar um espaço onde qualquer coisa acontecia, de facto. O Afeganistão tornou-se um espaço na imagem das unidades improvisadas e irregulares da CIA e das Forças Especiais.

Um espaço sem uniformes, onde não é claro quem trabalha para quem. Onde a violência é como a arquitectura: Ad-hoc, informal.

O Afeganistão, tendo em conta estas noções americanas, estava quase destinado a servir de anfitrião a uma Prisão Obscura, a tornar-se um local onde pessoas como Khaled El-Masri, Binyan Mohammed e muitos outros podiam simplesmente desaparecer da face da terra. "Estamos no Afeganistão, onde não há leis, ninguém sabe que estás aqui", disseram os interrogadores a El--Masri. "Podemos fazer tudo o que quisermos contigo".

Enquanto o nosso 727 descolava da degradada pista de Cabul em direcção ao Dubai, pudemos ver, novamente, por breves instantes a cidade. Os bombardeamentos e as ruínas estavam, mais uma vez, bem à vista. Mas havia mais qualquer coisa. Na extremidade da pista, aninhado atrás de uma vedação, havia um aparelho Hércules da Lockheed, um avião com turbopropulsores branco e com uma única faixa azul na fuselagem. Já antes tínhamos visto este avião: como ícone num ecrã de computador e como número de registo num registo de voo. Era, de facto, um dos quatro aviões que tinham aterrado no Desert Rock Airstrip mais de três anos antes. Alguns meses antes de termos viajado até Cabul, tínhamos registado que saíra dos EUA num percurso que saía da Florida, passava por Fresno, na Califórnia, Honolulú, no Havai, até à base da Força Aérea Andresen, na Ilha de Guam. Depois, desaparecera.

Capítulo 5

Os voos de entrega de prisioneiros na actualidade

Nas proximidades do principal complexo do Aeroporto Regional de Fayetteville situa-se um enclave ladeado por árvores e onde está instalada uma companhia de aviação invulgar. Viemos aqui para investigar uma empresa local chamada Centurion Aviation. Não se sabe muito bem quais são as actividades da Centurion. Tem toda a aparência de ser uma pequena companhia de aviões charter que transporta clientes discretos e que têm muito dinheiro. Tem um parque de estacionamento privado para os clientes, um hangar discreto e serviço personalizado. Sabemos que a companhia opera dois jactos executivos bastante dispendiosos.

Contudo, Fayetteville, na Carolina do Norte, não é conhecida por ter uma classe executiva de utilizadores de jactos ultra-ricos, nem sequer é um esconderijo das celebridades da moda. Fayetteville é antes a base da comunidade das Forças Especiais dos militares dos EUA. Em Fort Bragg, nas proximidades de Fayetteville, situa-se a base da famosa 82.a Divisão Aerotransportada. O Comando Conjunto de Operações Especiais, que coordena as operações especiais de todas as forças militares dos EUA, também tem o seu quartel-general em Fort Bragg. E há outras unidades mais secretas, incluindo o Primeiro Destacamento de Operações das Forças Especiais, a Força Delta, que está encarregue das operações de antiterrorismo fora dos Estados Unidos. Na realidade, Fayettevile é a base de inúmeras unidades militares irregulares: soldados armados com armas especiais, tácticas irregulares e roupas pretas não identificadas, em vez de uniformes.

Mas os dois aparelhos Centurion não são aviões militares. São ambos Gulfstream G-IV; um tem o número de cauda N478GS, e o outro N475LC.

A Centurion não é a proprietária destes dois aviões: quando começámos a investigar estes aviões, eram ambos propriedade da Braxton Management Services. A Braxton Management Services, e os responsáveis da companhia, em que se incluíam Mat-thew Hallman, Larry Scheider, Gary Hopkins e Gary Lonergan, usavam o endereço da sociedade de advogados

de Lonergan em Alexandria, Virgínia. A sociedade de advogados é especializada em planeamento imobiliário.

A Centurion está listada nas CALP, o que significa que os dois jactos executivos que a Centurion opera estão autorizados a aterrar em bases militares. (Tal como foi referido anteriormente, as CALP são os documentos que serviram como "Pedra da Roseta" inicial das empresas de fachada da CIA. A Centurion surgiu pela primeira vez no documento em 2003.) A Centurion também trabalha com o Centro de Apoio Energético da Defesa para adquirir directamente aos militares combustível para jactos.

Por causa dos factos invulgares que rodeiam a Centurion Aviation (factos que "reverberam" com muitos aspectos do programa de entrega de prisioneiros) suspeitamos desta empresa. E indubitável que um dos aviões da Centurion esteve envolvido em algumas actividades suspeitas. Os observadores de aviões no Iraque descortinaram o Gulfstream N478GS da Braxton/ Centurion na pista de um aeroporto iraquiano, e o avião chamou ainda mais à atenção quando sofreu um acidente aéreo, a 6 de Dezembro de 2004, enquanto aterrava no Aeroporto Baneasa em Bucareste, na Roménia. Segundo o relatório do acidente, os "três membros da tripulação e os sete passageiros" não sofreram ferimentos.

Quando a Human Rights Watch revelou, no ano seguinte, que a Roménia era suspeita de albergar uma prisão secreta da CIA nas proximidades de Bucareste, o acidente do N478GS assumiu um novo significado, apesar de não haver provas directas de ligação entre o voo, a CIA e a prisão secreta suspeita na Roménia. Em vez disso, na altura, restou apenas uma constelação de locais, intervenientes e acontecimentos em torno da Centurion que sugeriam uma ligação entre a companhia e algumas das secções mais irregulares da CIA, do Departamento de Defesa, ou de "Outras Agências do Governo".

Estamos interessados na Centurion porque muitos dos aviões que temos vindo a seguir foram vendidos ou estão retidos em terra. O programa está em constante fluxo: os aviões que estão a ser usados, as localizações das prisões secretas e talvez mesmo as identidades das agências governamentais envolvidas não são fixos e podem mudar rapidamente. À medida que os pormenores de uma parte especial do programa se tornam públicas, alguém, algures, altera-as.

Quando nos afastamos ligeiramente da investigação à Centurion, parece-nos provável que os dois aviões operados pela empresa façam parte de uma nova geração de empresas de fachada. No entanto, tal como todas as empresas de fachada, a concepção da Centurion tem obviamente a intenção de frustrar deliberadamente qualquer tipo de análise racional. Empresas como a Centurion são construídas através de secretismos, de informações incorrectas e de negações, de maneira a evitar que qualquer tipo de verdade irrefutável sobre a empresa possa surgir. No final, gostaríamos de dizer que a Centurion está envolvida mas, apesar de muitas investigações, saímos de Fayetteville sem quaisquer provas inatacáveis.

Depois de o jornalista sueco Frank Laurin ter divulgado informações sobre a implicação do Gulfstream N379P, o Expresso da Baía de Guantánamo, e da Premier Executive Services no rapto de Ahmed Agiza e Mohammed Zery, e no programa de entrega extraordinária de prisioneiros, outros jornalistas começaram a investigar os misteriosos aviões. Estes táxis da tortura começaram a tornar-se segredos abertos: os fóruns dos observadores de aviões tinham os números de cauda do Gulfstream e do 737 da Premier, e os comentadores nos blogues dedicaram muitas páginas às movimentações dos aviões. Foi então que aconteceu algo notável: a Premier vendeu os seus dois aparelhos e, aparentemente, encerrou actividades.

A 10 de Novembro de 2004, uma pessoa inexistente chamada "James J. Kershaw" assinou uma factura de venda transferindo a propriedade do Business Jet 737 da Premier, para uma empresa obscura em Reno, no Nevada, chamada Keeler and Tate Management, LLC. Seis dias mais tarde, "Kershaw" vendeu o agora infame Expresso da Baía de Guantánamo a uma empresa em Portland, no Oregon, chamada Bayard Foreign Marketing, LLC. "Tyler E. Tate" e "Leonard T. Bayard", respectivamente, tomaram posse dos aviões em nome das novas empresas e, com poucos dias de distância entre si, tanto a "Tate" como a "Bayard" apresentaram candidaturas à Administração Federal de Aviação para que os números de cauda dos respectivos aviões fossem alterados: o Gulfstream tornou-se o N44982; o Business Jet tornou-se o N4476S. Tal como "Colleen Bornt" e "James J. Kershaw" antes deles, os nomes "Tyler E. Tate" e "Leonard T. Bayard" não aparecem em mais sítio nenhum nos registos públicos.

As duas empresas de fachada recentemente activadas tinham sido criadas em 2003, depois mantiveram-se adormecidas até a agência necessitar de ambas, em finais de 2004. Os documentos da sociedade Bayard Foreign Marketing descreviam a companhia como uma "empresa internacional de marketing", localizada na Sala 755 do Pittock Building, na baixa de Portland. O advogado Scott D. Caplan, da sociedade de advogados Jordan, Caplan, Paul & Etter, desempenhava o mesmo papel na Bayard que Dean Plakias tinha desempenhado para a Premier Executive Transport Services: tratava dos documentos e emprestava o endereço do seu escritório à empresa no papel.

No entanto, ao contrário de algumas outras empresas de fachada, a Bayard tinha número de telefone e endereço. O endereço adstrito ao número dizia respeito a uma casa aparentemente vazia na zona nordeste de Portland. No entanto, quando John Crewdson, do Chicago Tribune, telefonou para o número da Bayard Foreign Marketing, ouviu um operador responder "Bay-nard Foreign Marketing". O operador disse nunca ter ouvido falar de "Leonard T. Bayard". Quando Crewdson voltou a telefonar, alguns minutos mais tarde, respondeu-lhe uma pessoa diferente. Desta vez, correctamente, disse "Bayard Foreign Marketing" e referiu "o Sr. Bayard não está". Crewdson suspeitou que o telefone era "suportado", isto é, que o número local de Portland era secretamente reencaminhado para operadores na sede da CIA em Langley

A segunda das novas empresas de fachada, a "Keeler and Tate Management LLC" também foi criada em 2003, e tinha a sua sede num endereço em Reno, no Nevada. Num dia frio e cinzento de Dezembro, fizemos uma visita ao escritório do Secretário de Estado do Nevada, um pequeno edifício em pedra situado em Carson City, uma pequena cidade aninhada entre os picos salpicados de neve da Sierra. O escritório, que superintende todas as empresas constituídas como sociedades neste estado, tem vários documentos em arquivo relacionados com a Keeler and Tate.

De acordo com os registos do estado, a Keeler and Tate é propriedade de Tyler Edward Tate, cuja assinatura surge em três documentos oficiais diferentes. As assinaturas variam grandemente de documento para documento e não parece existir nenhum Tyler Edward Tate nas proximidades de Reno. O nome não consta nas listas telefónicas e não

surgiu em nenhuma base de dados on-line. Tyler Edward Tate era mais uma "identidade estéril".

A única pessoa viva que conseguimos descobrir nos documentos da Keeler and Tate foi, tal como em outras empresas de fachada, um advogado de família discreto que desempenhava o papel de agente registado da Keeler and Tate. Este advogado chama-se Steven F. Petersen e dirige o seu escritório a partir de uma sala no nº 245 East Liberty St., em Reno; é o mesmo endereço indicado no cabeçalho oficial do papel de carta da Keeler and Tate e é o único endereço listado nos documentos relacionados com a empresa. De seguida, dirigimo-nos até lá.

Ficámos surpreendidos quando chegámos ao edifício, um cubo de escritórios, com cinco andares, em vidro acastanhado, situado na baixa de Reno, a alguns quarteirões da avenida de casinos iluminados a néon. Petersen partilha a sala com uma outra pessoa que tem fortes ligações em Washington D. C, um indivíduo chamado Peter Laxalt.

Petersen e Peter Laxalt têm uma relação de trabalho evidente. A placa na porta do escritório indica que Laxalt faz "consultoria" para a sociedade de advogados de Petersen, o que significa que trabalha com Petersen.

A lista de nomes e de identificação dos escritórios, na entrada do edifício, indica que a sala também acolhe a filial de Reno do Paul Laxalt Group, uma importante empresa de pressão na Colina do Capitólio.

É preciso referir aqui alguns elementos suplementares: Peter e Paul Laxalt são irmãos. Republicano intransigente, Paul Laxalt é um dos maiores nomes da política do Nevada. Foi governador entre 1967 e 1971, e mais tarde foi senador dos EUA, entre 1974 e 1987. Foi um confidente próximo de Ronald Reagan (tendo dirigido as suas campanhas eleitorais em três ocasiões), forte apoiante do programa de mísseis nucleares MX e elemento de ligação entre o Senado e a Casa Branca durante o escândalo Irão-Contras. Veterano do Exército, também foi, segundo o New York Times, um bom amigo do falecido director da CIA, William Casey.

Depois de ter abandonado o Congresso, Paul Laxalt formou a sua empresa de pressão, o Paul Laxalt Group, e contratou o irmão Peter.

Passámos pelo escritório três vezes e confirmámos que tanto Petersen como Peter Laxalt usavam aquele espaço, mas não conseguimos passar das recepcionistas, que, por algum motivo, não se mostraram muito preocupadas quando começámos a falar sobre a CIA, a tortura e misteriosas

companhias de aviação. Impedidos de avançar mais, fizemos um telefonema para a sede em D. C. do Paul Laxalt Group, onde conseguimos falar com um funcionário chamado Tom Loranger, que nos disse: "Não temos um escritório em Reno... Penso que Peter já não trabalha para nós".

A poucos dias da transferência dos aviões da Premier, um activista irlandês e observador de aviões, chamado Tim Hourigan, escreveu um corajoso título no sítio Indymedia: "Jacto da Tortura da CIA vendido numa Tentativa de Encobrimento". A ligação entre a Keeler and Tate e a Bayard Foreign Marketing Services, entidades separadas, pode ser facilmente vista nestes dois documentos. Note-se que o número de registo do Gulfstream da Bayard foi acidentalmente escrito e depois riscado na carta da Keeler and Tate.

Mais tarde, telefonámos para o escritorio do nº 245 East Liberty uma última vez. A recepcionista disse que tínhamos de facto ligado para o Paul Laxalt Group mas que, infelizmente, Peter Laxalt não nos poderia atender. Ficou com a nossa mensagem; ele nunca nos respondeu.

Depois de termos enviado a historia para o San Francisco Bay Guardian, aconteceu uma outra coisa extraordinária: Os jornalistas do Reno News and Review fizeram uma visita ao nº 245 E. Liberty para darem continuidade à nossa história e descobriram que o nome do Laxalt Group tinha desaparecido da lista de empresas do edifício.

Para a crescente comunidade de investigadores interessados no programa de entrega extraordinária de prisioneiros e nos táxis da tortura, a tentativa da CIA de esconder o seu rasto atrás de novas empresas de fachada e novos números de registo ficou bem evidente. Os investigadores e os observadores de aviões sabem que o número de cauda de um avião e o seu proprietário podem mudar a qualquer instante, mas que os respectivos números de série não mudam. Em todo o mundo, os observadores de aviões esforçaram-se por ser os primeiros a obter a fotografia dos novos números de cauda: "Depois da questão relativa à sua identidade anterior (N313P) ter sido revelada pelos meios de comunicação..." escreveu o observador de aviões de Maiorca, Javier Rodriguez, por baixo de uma nova foto do Business Jet, de Janeiro de 2005, e colocada no sítio da Web Airliners.net, "[o avião] foi rapidamente registado de novo e 'vendido' a uma companhia desconhecida... Esta é a primeira fotografia na Web deste registo".

Contudo, até mesmo quando os aviões começaram a ser objecto de um indesejado e generalizado escrutínio por parte dos meios de comunicação social, os seus movimentos não pararam. Nos primeiros meses de 2005, o recém-numerado Business Jet efectuou registos de voo para Tripoli-Mitgia, na Líbia, Bagdade, no Iraque, Kandahar, no Afeganistão, e Cartum, no Sudão. Por seu turno, o Gulfstream voou até Bogotá, na Colômbia, Cairo, no Egipto, e fez inúmeros voos entre diversas cidades no interior dos Estados Unidos.

Todavia, depois de a Human Rights Watch e de o Washington Post terem publicado histórias sobre as "prisões secretas" na Europa de Leste, em Novembro de 2005, houve muito mais atenção dos meios de comunicação direccionada para estes aviões do que as suas aparições anónimas conseguiam desviar. Em Dezembro de 2005, o Boeing Business Jet 737 fez alguns voos locais e ficou durante algum tempo no seu hangar, no Kinston Jetport, na Carolina do Norte para se manter escondido. Em finais de Janeiro de 2006, viajou até Tuscon, no Arizona, durante um dia e depois regressou à Carolina do Norte. Em Junho, surgiu novamente para visitar Love Field em Dallas (onde o avião fora sujeito a manutenção no passado), antes de regressar novamente a Kinston. As atenções públicas, ao que parecia, tinham finalmente feito com que o 737 ficasse em terra.

A Aero Contractors continuou a fazer voar a sua pequena frota de turbopropulsores dentro e fora do país, mas as rotas reveladoras da entrega de prisioneiros tornaram-se muito menos frequentes. Por entre as conversas e rumores nas recepções na igreja e nos eventos sociais da escola, Allyson Caison começou a dar-se conta que os seus protestos contra a Aero Contractors "estavam a produzir efeito".

Quanto ao mais famoso avião da Aero Contractors, o Expresso da Baía de Guantánamo, o Gulfstream V com inúmeras viagens de entrega de prisioneiros nos seus registos de voo, o aparelho surgiu no mercado de aviões usados em Dezembro de 2005. O sítio na Web da U.S. Aircraft Sales of McLean, na Virgínia, anunciou que tinha o Gulfstream V (número de série 581) para venda. Aparentemente, não surgiram compradores. Seis meses mais tarde, o avião foi novamente colocado no mercado, desta vez com fotografias a cores do seu interior renovado. O avião exibia ainda um novo número de cauda: ironicamente, este avião, que tinha ajudado a fazer desaparecer tantas pessoas, podia assumir uma nova vida como transporte

de luxo, com um novo interior aparentemente concebido para fazer esquecer o tormentoso passado do aparelho. Outras partes da infra-estrutura do programa de entrega extraordinária de prisioneiros começaram igualmente a desaparecer. Depois das acusações públicas sobre a existência de prisões secretas na Polónia e na Roménia, esses espaços foram rápida e silenciosamente fechados. Nas semanas que decorreram entre as notícias divulgadas e a visita de Condoleezza Rice ao continente, a CIA fechou as prisões no Leste da Europa e conseguiu que os prisioneiros fossem transferidos para uma nova prisão no deserto do Norte de África. Quando Condoleeza Rice visitou, algumas semanas mais tarde, a Polónia e a Roménia, estes países puderam afirmar com verdade (no tempo presente) que não havia quaisquer prisões secretas dos EUA nos respectivos territórios.

Em Junho de 2006, o Senador suíço Dick Marty apresentou um relatório sobre os voos de entrega de prisioneiros à Assembleia Parlamentar do Conselho da Europa. (O Conselho, um organismo composto por quarenta e seis nações após a Segunda Guerra Mundial com o objectivo de fomentar a unidade entre os países europeus, é uma entidade distinta da mais conhecida União Europeia.) O relatório fora solicitado em finais de 2005 depois de se verificar que havia cada vez mais provas que sugeriam que muitos países europeus tinham participado silenciosamente no programa de entrega de prisioneiros através de uma cooperação activa ou aquiescendo passivamente aos desejos dos Estados Unidos. Após sete meses de investigação, recolhendo informações dos estados-membros europeus, fazendo entrevistas a jornalistas e antigos agentes da CIA, e coligindo os testemunhos de vítimas do programa de entrega de prisioneiros, Marty concluiu que inúmeros países europeus colaboravam com os EUA, ou pelo menos faziam de conta que não reparavam nas actividades dos espiões americanos. Os factos, conforme relatou Marty, "[fazem com que seja] improvável que os estados europeus desconhecessem completamente o que se passava, no contexto da luta contra o terrorismo internacional, em alguns dos seus aeroportos, no seu espaço aéreo ou em bases americanas localizadas no seu território". Concluiu dizendo: "Enquanto não soubessem, não queriam saber. É inconcebível que algumas operações conduzidas pelos serviços americanos possam ter acontecido sem a participação activa, ou pelo menos o conluio, de serviços secretos nacionais".

A investigação do Senador Marty tinha limites bem definidos: ele procurava apenas informações específicas sobre a possibilidade de os estados europeus terem participado no programa de entrega extraordinária de prisioneiros. Mas as suas conclusões foram bastante extensas, revelando que os táxis da tortura tinham atravessado a Europa de um lado para o outro, e o mundo, parando em inúmeros aeroportos, em diversos países, nomeadamente: Afeganistão, Alemanha, Arábia Saudita, Argélia, Austrália, Azerbeijão, Bahrein, Chipre, Colômbia, Croácia, Djibouti, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Espanha, Estados Unidos da América, Estónia, Fiji, Grécia, Ilhas Turks e Caicos, Iraque, Irlanda, Itália, Jordânia, Kuwait, Líbia, Macedónia, Malta, Marrocos, Paquistão, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia, Rússia, Sudão, Suécia, Suíça, Tajiquistão, Uzbequistão.

Além da investigação do Conselho da Europa, também houve uma outra investigação ao mais alto nível, em Itália. Os procuradores governamentais tinham tomado conhecimento do rapto de Osam Nasr Mostafa Hassan, conhecido como Abu Omar, em Milão pela CIA. Alegadamente, estavam envolvidos vinte agentes da CIA. O primeiro grupo de agentes, uma equipa de vigilância, chegou nos primeiros dias de Janeiro de 2003 e deixou um rasto óbvio. Alguns dos agentes ficaram instalados no Principe di Sa-voia, um hotel de luxo onde um quarto single custa quatrocentos euros por noite. Antes do final da estadia, a CIA tinha gasto aos contribuintes americanos mais de vinte e sete mil euros pelos quartos no Principe di Savoia, enquanto que outro grupo de operacionais acrescentou mais vinte e oito mil euros à conta por causa de uma estadia no Westin Palace, um outro hotel de luxo. No final da operação, o grupo pagara mais de cento e dez mil euros em despesas com quartos e fizera algumas escapadinhas de fim--de-semana a Florença e à costa do Mediterrâneo.

Na segunda-feira, 17 de Fevereiro de 2003, os agentes da CIA capturaram Abu Omar, um clérigo, quando ele saía do seu apartamento em direcção a uma mesquita local.

Os raptores pulverizaram-lhe uma substância química no rosto e enfiaram-no numa carrinha branca.

A partir daí, o esquema adensou-se. Abu Omar era, afinal, um antigo produto da CIA, que, no passado, fornecera informações aos espiões, e o antigo empregador pretendia proporcionar-lhe uma alternativa: reiniciar a

relação com a agência, ou enfrentar a tortura numa prisão egípcia. Abu Omar foi transportado para fora de Itália num Learjet militar e depois transferido, na Base da Força Aérea dos Estados Unidos em Rams-tein, na Alemanha, para o conhecido Gulfstream dos Red Sox, e levado para o Egipto. No Egipto, Omar não se mostrou nada cooperante. Recusou a oferta para se tornar um informador e desapareceu numa prisão egípcia.9

Imediatamente após o desaparecimento de Omar, em Fevereiro de 2003, a polícia antiterrorismo italiana, que, afinal, mantinha vigilância sobre Omar, iniciou buscas frenéticas para o descobrir. A CIA disse à polícia italiana que tinha "boas informações", que indicavam que o clérigo tinha fugido para os Balcãs. Era uma mentira deliberada, concebida para afastar a polícia italiana do rasto da CIA, e funcionou, pelo menos durante algum tempo. Contudo, quando a polícia italiana interceptou um telefonema que Abu Omar fez à esposa (durante uma curta libertação, em Abril de 2004), os italianos aperceberam-se que a CIA os enganara. A investigação de pessoas desaparecidas ressurgiu e a CIA foi submetida à rigorosa análise de um procurador italiano chamado Armando Spataro.

No Verão de 2005, Spataro começou a emitir mandatos de busca para os suspeitos de terem cometido o rapto: agentes da CIA, muitos dos quais o procurador apenas conhecia pelas suas identidades falsas. Em finais de 2005, Spataro tinha mandatos para todo o espaço da União Europeia em nome de vinte e dois americanos acusados de raptarem Abu Omar. No ano seguinte, foram acrescentados mais quatro nomes americanos à lista.

Pela coordenação do rapto, o procurador italiano emitiu um mandato em nome de Robert Seldon Lady, o responsável pelo subposto da CIA em Milão. Os investigadores italianos tinham feito uma busca à casa de Lady nos arredores de Milão e descobriram um disco de computador com uma fotografia digital de Abu Omar no local onde ele fora raptado, o que sugeria que Lady estivera envolvido no rapto de Omar. Os italianos repararam igualmente que Lady tinha comprado um bilhete de avião de Zurique para o Cairo cinco dias depois do rapto de Abu Omar. Lady permaneceu no Cairo durante três semanas, o que levava os procuradores a concluir que Lady estivera presente durante os interrogatórios iniciais a Omar.

Mas na altura em que os mandatos de prisão de Spataro foram aprovados, os agentes da CIA há muito que tinham partido e provavelmente não regressariam. A 24 de Dezembro de 2004, tinham recebido mensagens

de correio electrónico com a seguinte indicação de Assunto: "Itália, não vão lá". As mensagens de correio electrónico foram enviadas por elementos superiores da CIA aos operacionais envolvidos no rapto de Omar quando a agência tomara conhecimento das intenções dos italianos de prender os agentes.

Entretanto, à medida que a investigação de Spataro prosseguia, a situação tornava-se cada vez mais interessante: o procurador descobria cada vez mais provas sobre a cooperação italiana no rapto. Os responsáveis italianos negaram categoricamente qualquer envolvimento ou conhecimento da entrega de Abu Omar, mas quando o caso começou a ser do conhecimento público, os operacionais da CIA envolvidos no rapto disseram aos respectivos superiores que o rapto fora autorizado pelos serviços secretos militares italianos e que, em último caso, com o consentimento, nada mais nada menos, do que do Primeiro-ministro Silvio Berlusconi. Começaram igualmente a ser revelados outros pormenores surpreendentes: um agente da polícia italiana que dava pelo nome de código de "Ludwig" admitiu perante os procuradores que estivera directamente envolvido no rapto. A luz das provas de colaboração ao mais alto nível entre os estados, parece que a operação talvez tenha feito parte de "algumas das questões mais sensíveis não escritas", conforme Bush designara as operações autorizadas após Setembro de 2001. Se Berlusconi estava envolvido, é provável que tenha solicitado "negação plausível". Um antigo responsável pelos serviços secretos afirmou relativamente ao caso: "O preço de fazer este negócio é que se formos apanhados, estamos sozinhos".

A 5 de Julho de 2006, a polícia italiana prendeu dois elementos superiores da SISMI, a agência militar italiana de contra--espionagem, acusando-os de ajudarem a planear e executar o rapto. Marco Mancini, chefe da SISMI, e Gustavo Pignero, antecessor de Mancini no cargo e chefe da SISMI na altura do rapto de Abu Omar, foram detidos. Durante a investigação, a polícia italiana colocara sob escuta os telefones dos agentes secretos. A 1 de Julho de 2006, os dois espiões pareciam ter cometido um erro. Pignero telefonou a Mancini a partir de um telefone público e disse ao colega que admitira perante os procuradores que os agentes "ianques" tinham pedido à SISMI que "identificasse e seguisse o clérigo". Os dois espiões italianos discutiram ainda o facto de saberem que os americanos queriam de facto raptar Omar. A conversa interceptada convenceu os

procuradores de Spataro que os indivíduos tinham conhecimento antecipado, e tinham cooperado, no rapto de Abu Omar. Em finais de 2006, uma comissão temporária da União Europeia deu sequência às acções do Conselho da Europa e do procurador Spataro com uma investigação própria.

Num relatório posto a circular por muitas pessoas, a UE descobriu que cerca de "1245 voos operados pela CIA atravessaram o espaço aéreo europeu ou pararam em aeroportos europeus". Conforme se dizia ainda no relatório, a CIA, "tem vindo a usar as regras da aviação civil para passar ao lado das obrigações legais" estipuladas pelos tratados de aviação internacionais, e sugeriu que os alemães, os italianos e os austríacos talvez tivessem colaborado com os americanos. A UE isolava a Bósnia Herzegovina como único governo disposto a admitir o seu envolvimento no programa de entrega de prisioneiros.

Na sede da Human Rights Watch, o investigador John Sifton sabia do encerramento das prisões secretas na Polónia e na Roménia. Sabia igualmente que não havia grande actividade do Business Jet 737 e do Expresso da Baía de Guantánamo em Novembro de 2005. Se os prisioneiros tinham sido transferidos da Europa de Leste para o Norte de África num avião civil da CIA, não fora em nenhum destes aparelhos. Apesar de tudo, havia imensos aviões suspeitos de se enquadrarem no perfil de um proprietário da CIA.

Os observadores de aviões em Frankfurt tinham-se interessado por um novo Boeing Business Jet, pintado de branco, à excepção de uma faixa verde e amarela, em diagonal na fuselagem, e que tinha o número de cauda N368CE. O número de registo indicava Wells Fargo Bank (que podia ser o responsável pelo aluguer ou uma cobertura). Tal como outros aviões suspeitos anteriores, este Business Jet também visitara "muitos locais interessantes", nomeadamente a Nicarágua, a Venezuela, a Arábia Saudita e a Baía de Guantánamo. No início de 2006, os observadores de aviões tinham reparado que o avião parecia servir-se de Frankfurt como base: "O N368CE... actualmente muito visto em FRA [Frankfurt], opera alegadamente para a Força Aérea dos EUA", escreveu um observador de aviões em Airliners.net. Um outro comentou que o avião supostamente voava para a CIA, mas que não tinha nenhuma das "antenas especiais" que outros aviões da CIA pareciam ter. Por outro lado, as rotas do avião tinham

indicações temporais muito interessantes; principiando algures por volta do início de 2006, começara a frequentar Bagdade e Cabul, segundo os registos de diversos observadores de aviões.

Contudo, subsistia uma questão central: se as prisões secretas na Roménia e na Polónia foram encerradas em finais de 2005, onde fica situada a prisão secreta no deserto do Norte de África para onde tinham sido, alegadamente, transferidos os prisioneiros? Apesar das negações oficiais, ouviram-se fortes "reverberações" de Marrocos. Há inúmeros sinais, mas muitas vezes contradizem-se mutuamente. Um rumor persistente sustenta que a polícia secreta marroquina (a Direction de la Securité du Territoire, DST), fornecera instalações a sul de Te-mara, um rumor que coincide com o testemunho de Binyam Mohhamed, que afirma ter sido torturado numa prisão marroquina antes de ser enviado para a Prisão Obscura. Os registos de voo analisados pelo Conselho da Europa revelam padrões de voo entre Washington, a Baía de Guantánamo e o aeroporto militar de Sale, em Marrocos. Há ainda notícias sobre um voo, no início de Dezembro de 2005, em que quatro prisioneiros vendados e algemados foram vistos em Sale, a sair de um 737, e foram rapidamente metidos numa frota de veículos americanos, uma situação consistente com outros relatos de prisioneiros transferidos para fora da Europa de Leste antes de Condoleeza Rice ter chegado ao continente. Quando os jornalistas do Sunday Times visitaram Rabat, em Fevereiro de 2006, descobriram provas de envolvimentoamericano na construção "Tendo em conta toda a tagarelice", afirma Sifton, "seria difícil sustentar que 'não há agora, nem nunca houve, qualquer detenção por parte da CIA em Marrocos'... É apenas uma questão de quando, como e quantas pessoas".

As prisões secretas, as entregas de prisioneiros e a tortura não pararam. Os pequenos pormenores talvez se tenham modificado (aviões, empresas de fachada, até mesmo a localização das prisões secretas), mas as estruturas de apoio ao programa não. Na verdade, o programa antiterrorista, dentro do qual está inserido o programa de entrega de prisioneiros, tornou-se, segundo Dana Priest do Washington Post, "o maior programa de acção secreta da CIA desde o auge da guerra fria, expandin-do-se em dimensão e ambição apesar dos crescentes protestos internos e externos sobre a sua táctica clandestina". O programa global também adquiriu um nome de código, cujas iniciais, GST, representam o próprio nome confidencial.

Com as suas origens no memorando de 17 de Setembro de 2001, que concedeu a George Tenet o seu "desejo" de novos poderes na CIA, o programa GST assumiu uma dimensão extraordinária e irradiou as qualidades ad-hoc com as quais começou; tornou-se uma burocracia dedicada. Sabemos agora que há dezenas de departamentos confidenciais no interior do programa GST, nomeadamente unidades responsáveis por minar registos financeiros, efectuar escutas a terroristas suspeitos, gerir interrogatórios, coordenar os esforços junto de serviços secretos estrangeiros, sustentar a rede de prisões secretas e gerir a frota de aviões, entre outras actividades. Os trabalhadores de cada um dos departamentos raramente sabem o que estão a fazer os seus colegas em outros departamentos. Além disso, grande parte do debate sobre tudo o que se passa, desde as colaborações entre agências até às técnicas de interrogatório, está formalizado no Centro Antiterrorismo da CIA.

Sabemos igualmente que, com a nova estrutura organizativa do GST, a capacidade da CIA para raptar terroristas suspeitos e consigná-los a um mundo invisível de prisões secretas e tortura cresceu exponencialmente. Há um número cada vez maior de informações e pistas resultantes de um esforço crescente de recolha de informações e, ao mesmo tempo, as capacidades paramilitares expandidas significaram que as entregas de prisioneiros se tornaram muito mais fáceis de executar para a CIA: no entanto, porventura inevitavelmente, os padrões de quem seria raptado e retido nas prisões secretas tornaram-se mais baixos: "Eles têm muitos, muitos mais que não se aproximam de nenhum limiar", afirmou um responsável pelos serviços secretos ao Washington PostP Outros responsáveis dos serviços secretos afirmaram que o inspector-geral da CIA analisava um número crescente de "entregas erradas de prisioneiros", dezenas de casos em que a CIA raptara a pessoa "errada", ou raptara alguém com níveis assustadoramente baixos de provas. Uma dessas "entregas erradas de prisioneiros" foi a de um professor universitário que dera a um membro da Al-Qaeda uma má nota (o nome do professor foi, presumivelmente, dado à CIA pelo antigo estudante descontente). Cerca de uma dúzia de indivíduos nestas condições foram parar à Baía de Guantánamo, que um antigo responsável pelos serviços secretos afirmou estar a tornar-se um "terreno de despejo" dos erros da CIA.

Para os arquitectos, advogados e gestores do Centro Antiterrorismo da CIA, a lógica flexível da "auto-defesa" acabou por dominar a fundamentação legal subjacente ao programa. Em finais de 2002, o advogado da administração Bush Jay S. Bybee ajudara a criar este precedente quando argumentara que os agentes da CIA podiam torturar os suspeitos de terrorismo em nome da "auto-defesa". A sua lógica, que a maior parte dos profissionais legais consideraram bizarra, era que um suspeito de terrorismo podia saber de um ataque eminente, pelo que a "auto-defesa" (da presumível vítima) determinava que a tortura era permitida se pudesse ajudar a impedir tal ataque. Interpretada desta forma tão abrangente, a "auto-defesa" torna-se um eufemismo para "tudo é permitido". "É uma justificação legal extraordinária que lhes permite fazerem tudo", disse um responsável anónimo ao Washington Post.

À medida que o programa GST aumentava de dimensão, que novos aviões eram acrescentados às listas confidenciais e que eram depositadas novas camadas de betão para as prisões secretas, um número cada vez maior de pessoas no interior da CIA começava a ter sérias dúvidas quanto à orientação do programa. As suas questões eram mais práticas do que morais, e revolviam em torno da sensatez a longo prazo de manter os suspeitos na prisão, fora do sistema legal, da exequibilidade de manutenção de uma rede de prisões secretas ad infinitum e se os agentes dos serviços secretos seriam algum dia acusados pelas acções que tinham praticado em nome da administração Bush.

Algumas vozes discordantes no seio dos serviços secretos começaram a salientar que depois de os suspeitos de terrorismo terem sido detidos fora do sistema legal, é difícil, senão mesmo impossível, trazê-los para o sistema legal. Os suspeitos de terrorismo ao mais alto nível, por exemplo, não podem ser convocados como testemunhas contra outros suspeitos de terrorismo em casos internos. Na medida em que foram tratados de uma forma tão brutal, não podem ser julgados num tribunal dos EUA porque quaisquer provas contra eles estão irreparavelmente manchadas pela combinação da tortura com os anos de detenção secreta sem acesso a um advogado. Amie Gore-lick, antigo procurador-geral adjunto e membro da Comissão do 11 de Setembro, enunciou o paradoxo: "Na justiça criminal, ou se acusam os suspeitos ou se permite que se vão embora. Mas se os

tivermos tratado de um modo tal que não nos é possível acusá-los, estamos numa terra de ninguém. O que se faz com estas pessoas?"28

Outras vozes críticas no seio dos serviços secretos colocaram questões quanto à sustentabilidade do programa: será que a CIA ia efectivamente operar uma rede cada vez maior de prisões em todo o mundo para sempre? E manter em segredo esta rede de prisões? Será que a CIA ia acrescentar à sua missão a tarefa de "carcereiro secreto"?

"Nunca parámos, tanto quanto sei, para delinear uma grande estratégia", afirmou um agente anónimo dos serviços secretos. "Foi tudo extremamente reactivo. Foi desse modo que se chegou a uma situação em que se pegava nas pessoas, se enviavam essas pessoas para um mundo obscuro, e em que não se era capaz de perguntar: 'O que vamos fazer com estas pessoas de seguida?'" Estava constantemente a perguntar-me, como é que nos metemos nesta questão das prisões?" disse um outro. "Por que motivo estava a CIA a fazer aquilo? Não tínhamos sido treinados para fazer aquilo".

Entretanto, alguns agentes da CIA começaram a ficar preocupados com a possibilidade de um dia serem acusados de técnicas de interrogatório que o Departamento de Justiça considerara permitidas após a captura de Abu Zubaydah, a entrega de prisioneiros numa prisão secreta na Tailândia e a tortura. Apesar de a CIA ter solicitado, e recebido, orientação pormenorizada da Secção de Aconselhamento Legal de Alberto Gonzales sobre os métodos de interrogatório a questão de os agentes poderem ser considerados responsáveis pela tortura começou a atormentar a agência. Novas nomeações políticas no Departamento de Justiça, investigações do Congresso, ou uma viragem no ramo executivo poderiam significar que os agentes da CIA envolvidos na entrega de prisioneiros e em "métodos de interrogatório melhorados" poderiam ser responsabilizados, a qualquer momento, pelas suas acções. Michael Scheuer, antigo responsável pela unidade Bin Laden no Centro Antiterrorismo, tentou evitar todas as acções legais contra agentes da CIA com um editorial no New York Times: "A agência é, em particular, um instrumento do ramo executivo", escreveu. "As entregas de prisioneiros foram necessárias, autorizadas e legalmente tratadas não só pelo NSC e Departamento de Justiça, mas também pelos presidentes (tanto pelo Sr. Clinton, como por George W. Bush)... caso tenham sido cometidos erros... os agentes da CIA que seguiram as ordens não deveriam ser punidos". Na opinião de Scheuer, todas e quaisquer culpas

pelo programa de entrega de prisioneiros, pelo desaparecimento de prisioneiros e pela subsequente tortura dos prisioneiros às mãos dos agentes dos EUA, deveriam ser colocadas literalmente no colo do Presidente. George W. Bush não era igual a outros presidentes, inclusivamente Clinton, que, historicamente, se isolaram com camadas de "negação plausível" entre as respectivas ordens e uma acção secreta particular. Na verdade, a negação plausível tem sido um marco essencial da acção secreta desde a fundação da CIA, em 1947. Mas Bush estava intimamente envolvido nos pormenores do programa destinado a capturar, matar, entregar e interrogar os suspeitos de terrorismo. Bush era conhecido por ter, em cima da sua secretária, um "registo" de suspeitos de terrorismo capturados ou mortos (três folhas de papel com pequenas fotografias a cores e curtas biografias dos homens que ele queria "mortos ou vivos"). Quando a CIA ou os militares capturavam ou matavam um dos homens do seu registo, Bush colocava um X sobre a descrição do indivíduo.

O crescimento e a continuação do programa GST foi consequência directa do empenho pessoal de Bush nele, o que servia para se opor a todos os apelos internos e externos à agência no sentido de reformar o programa ou alterar o seu curso. "No passado, os presidentes criaram amortecedores para se distanciarem das acções secretas", disse ao Washington Post um antigo assistente geral do conselho na CIA, A. John Radsan. "Mas este Presidente, que está a deitar abaixo as fronteiras entre acção secreta e guerra convencional, parece sentir prazer em saber das descobertas secretas e dos pormenores sujos das operações".

Enquanto terminávamos os nossos trabalhos de preparação deste livro, John Crewdson, do Chicago Tribune, citando fontes próximas da investigação criminal em curso em Itália, conseguiu finalmente implicar um dos aviões da Centurion, que analisámos, num rapto da CIA. Segundo as fontes de Crewdson, há provas sólidas de que Mohamed Morgan ("um islamista convicto que vive em Milão") foi raptado e transportado para fora de Itália num avião operado pela Centurion, a 31 de Outubro de 2003. A CIA, aparentemente, comprou bilhete para Morgan num voo para o Egipto, numa companhia comercial, de modo a esconder o seu rasto, ou seja, tentando fazer com que parecesse que Morgan saíra do país por sua própria iniciativa. Mas o estratagema teve reduzido êxito, na medida em que poucas pessoas acreditam que Morgan tenha abandonado Itália de sua livre e

espontânea vontade, ou nesse voo comercial. O advogado indicado nos documentos de constituição da sociedade Braxton, Gary Lonergan, recusou-se a falar com os jornalistas (inclusive Crewdson e nós) sobre o incidente e tem vindo a esquivar-se aos telefonemas desde há praticamente um ano.

Enquanto continuávamos a controlar os movimentos dos aviões da Centurion, aconteceu uma outra coisa estranha. Em finais de Junho de 2006, os dois aviões foram vendidos.

A 21 de Junho, o N475LC mudou de mãos e o N478GS, seguiu-se-lhe, a 30 de Junho. Os dois aviões passaram a ser propriedade de uma empresa chamada "L-3 IS LLC". A empresa tem como endereço Great Falis, no Montana.

A mudança de propriedade é, porventura, uma distracção estonteante, mas é emblemática da forma como o programa de entrega de prisioneiros tem sido formalizado ao abrigo do GST: o rasto de documentos, tal como os próprios voos de entrega de prisioneiros, continua a acontecer.

Conclusão

No final, voltamos a pensar em Cabul.

Tínhamos combinado encontrarmo-nos com o Mullah Abdul Saiam Zaeef numa casa segura controlada pelo governo afegão nos arredores poeirentos de Cabul. As crianças do bairro indicaram-nos a morada da casa, que ficava numa rua sem nome. Mas isso não quer dizer que a casa não fosse bonita. Na verdade, era uma das mais bonitas que até então tínhamos visto durante a nossa estadia na capital afegã. Segundo os padrões locais, o estilo de vida de Zaeef poderia mesmo ser descrito como opulento: ele tinha um pátio privado frequentado pela família e sócios. Conseguia ver os picos das montanhas, cobertos de neve, de Hindu Kush, no horizonte.

Zaeef encontrou-se connosco numa sala de reuniões privada que tinha cadeiras para receber os convidados ocidentais, mas também almofadas para acolher os visitantes frequentes das províncias afegãs. Zaeef era o anterior embaixador dos talibã em Islamabad, apoiante de longa data do Mullah Omar, e exercera inúmeros cargos no governo talibã, inclusive o de ministro dos transportes. Após o 11 de Setembro, Zaeef fora raptado no Paquistão e exibido como um "combatente inimigo". Regressara recentemente a Cabul depois de ter passado quatro anos na Baía de Guantánamo.

Zaeef falou num inglês suave e educado enquanto recordava as suas experiências após a queda dos talibã, em 2001. Depois de o terem detido em Peshawar, os EUA transportaram-no de helicóptero e mantiveram-no nas entranhas de um navio da Marinha. "Não sei quantos dias lá estive", disse-nos, "porque não conseguia distinguir o dia da noite".

Os americanos transferiram depois Zaeef para Bagram, de seguida para uma base fora de Kandahar antes de, finalmente, o levarem para Guantánamo. "Nem todos os soldados eram maus", explicou ele sobrea prisão, "mas muitos eram". Zaeef relatou incidentes em que os guardas americanos ameaçavam e insultavam os presos islâmicos quando gozavam com a hora das orações, tocando nos livros do Alcorão dos prisioneiros de uma forma inadequada, e ameaçando os prisioneiros com abusos de diversa

ordem... "A qualquer momento, havia pessoas que tentavam cometer suicídio. .. pessoas que ficavam loucas", disse-nos.

Quando a conversa se virou para a história do Afeganistão e para a ascensão e queda dos talibã, Zaeef manteve-se em silêncio relativamente às relações entre os talibã e os estrangeiros da Al-Qaeda que o seu governo acolhera. Enquanto estivera no poder, explicou Zaeef, a sua maior proeza fora conseguir segurança para o país. "Eu ia a Herat sem guardas e sem armas", disse ele, e também se recordava de visitar a sua casa nos arredores de Kandahar sem ter que levar um grupo de seguranças, viagens que eram terrivelmente perigosas antes da ascensão dos talibã e que se tornaram igualmente perigosas depois da sua queda.

Na sua perspectiva, o maior erro dos talibã fora a sua inexperiência política. O tratamento concedido às mulheres e o afastamento da comunidade mundial aconteceram em simultâneo, de tal modo que o regime se transformou num objecto fácil das críticas de todo o mundo, segundo ele. Zaeef não referiu o apoio dos talibã à rede de Osama Bin Laden como sendo um dos erros do regime. De acordo com Zaeef, uma das maiores fraquezas dos talibã era a necessidade de melhores relações públicas. O seu governo enviara cidadãos para prisões infernais por usarem cabelos demasiado longos, por vestirem roupas que não eram tradicionais ou por se recusarem a ter barba. No seu esforço para afastar a modernidade da capital afegã, os talibã tinham banido praticamente tudo, desde casacos de cabedal a papagaios de papel, e transformaram o estádio de futebol da cidade numa arena para espancamentos, amputações e execuções públicos. O próprio Zaeef tinha ligações indevidamente explicadas à Al-Qaeda e a apoiantes da infame Agência de Serviços Secretos Inter-Serviços (ISI) do Paquistão. Quando terroristas paquistaneses raptaram o jornalista do Wall Street Journal, Daniel Pearl, uma das suas exigências era que Zaeef fosse libertado em troca do jornalista.3

Mas nada disto diz directamente respeito à questão que efectivamente importa. Na verdade, a nossa intenção ao contar a história de Zaeef é demonstrar as complexidades implícitas ao programa de entrega extraordinária de prisioneiros. Esta história permite recordar-nos que nem todas as vítimas do programa são indivíduos como Khaled El-Masri, raptados a vidas perfeitamente normais e atirados para as prisões mais obscuras da CIA, desaparecidos e torturados sem qualquer motivo aparente.

Alguns, como o arquitecto do 11 de Setembro, Khalid Sheikh Mohammed, ou o co-conspirador Ramzi bin al-Shibh, são inquestionavelmente cruéis e desprezíveis.

Apesar de tudo, quando se fala sobre o desaparecimento de pessoas, sobre a tortura de pessoas, sobre a manutenção das pessoas em situações em que não têm qualquer possibilidade de contacto com o exterior em locais secretos de todo o mundo, não se podem estabelecer distinções sensatas entre inocência e culpa. São termos legais e, num mundo de prisões secretas, desaparecimentos, técnicas de "waterboarding", Minas de Sal e Prisões Obscuras, palavras como culpa e inocência são indevidamente aplicadas. Na verdade, na ausência de lei, a culpa e a inocência deixam de ter significado, são até enganadoras.

Tudo isto, como é evidente, aponta para as consequências cruciais e geradoras de corrupção do programa de entrega extraordinária de prisioneiros, porque os pressupostos legalistas e morais subjacentes ao programa modelam um mundo em que tudo é permitido.

Quando começámos a escrever este livro, a administração Bush mostrava-se determinada a não discutir o programa de entrega de prisioneiros; antes de o conseguirmos terminar, a 6 de Setembro de 2006, o Presidente Bush mudou de atitude e reconheceu finalmente a existência do programa, afirmando, numa importante conferência de imprensa, que catorze suspeitos de terrorismo "do mais alto nível", detidos sem qualquer possibilidade de contacto com o exterior, no interior da rede de prisões secretas da CIA, estavam a ser transferidos para a Baía de Guantánamo.4 Na lista incluíam-se indivíduos como Khalid Sheikh Mohammed, Ramzi bin al-Shibh e Abu Zubaydah. Então, o que terá feito com que a administração Bush mudasse de atitude?

Bem, provavelmente poder-se-á agradecer ao mais elevado tribunal americano por isso. Alguns meses antes do anúncio do Presidente, o Supremo Tribunal determinou, na decisão Hamdan, que os tribunais militares que a Administração Bush tentara convocar eram ilegais, porque desrespeitavam as Convenções de Genebra e o Código Uniforme de Justiça Militar. (Os tribunais tinham como objectivo julgar suspeitos de terrorismo como os que se encontravam detidos em Guantánamo.) No parecer do Juiz do Supremo Tribunal dos EUA, Stephen Breyer, em que este manifestou a sua concordância com a decisão da maioria, ele escreveu: "O Congresso

negou ao Presidente a autoridade legislativa para criar comissões militares do género em questão nesta situação. Nada impede o Presidente de voltar ao Congresso para tentar obter a autorização que considerar necessária".5 Por outras palavras, a Administração Bush teria de tentar obter a autorização do Congresso para os tribunais militares que pretendia convocar.

Para se compreender o motivo porque a Administração Bush, após anos de secretismo, finalmente tornou público o programa de prisões secretas, a decisão Hamdan foi uma peça essencial deste contexto.

A outra peça importante neste contexto estava relacionada com o género de pessoas que, finalmente, se revelou estarem detidas na Baía de Guantánamo. No início de 2006, o professor de Direito Mark Denbeaux efectuou um estudo bastante completo, totalmente assente em documentos não confidenciais do Departamento de Defesa, para descrever a população de prisioneiros detidos nessa controversa prisão. As suas conclusões foram surpreendentes. Denbeaux descobriu que noventa e dois por cento dos prisioneiros que na altura se encontravam na Baía de Guantánamo não tinham sido combatentes da Al-Qaeda; desses homens, quarenta e dois por cento não tinham qualquer ligação evidente à Al-Qaeda e dezoito por cento não tinham qualquer ligação nem à Al-Qaeda, nem aos talibã. Além disso, oitenta e seis por cento dos prisioneiros nem sequer tinham sido capturados pelos americanos. Tinham sido entregues aos militares dos EUA por caçadores de recompensas no Afeganistão e no Paquistão, incentivados por anúncios militares que exortavam os potenciais interessados do seguinte modo: "Obtenha riqueza e poder inimagináveis... Pode receber milhões de dólares se ajudar as forças antitalibã a capturarem os assassinos da Al-Qaeda e dos talibã... Dinheiro suficiente para cuidar da sua família, da sua aldeia, da sua tribo para o resto da vida".

O estudo de Denbeaux confirmou as suspeitas de muitas pessoas sobre o tratamento que a administração Bush concedia aos detidos. Afinal de contas, a maioria dos prisioneiros em Guantánamo talvez fosse, conforme muitas pessoas tinham afirmado, um grupo desconexo de militares talibã de níveis inferiores forçados a integrarem as fileiras das forças armadas, aldeões confusos que tinham sido apontados como sendo "Al-Qaeda" por caçadores de recompensas que tentavam obter dinheiro e por outros Zés-ninguém semelhantes. Por outras palavras, estavam em contraste gritante

com a descrição que a Administração Bush fazia dos prisioneiros de Guantánamo como "os piores dos piores".

A diferença entre os catorze prisioneiros de elevado nível e os restantes presos em Guantánamo era que não havia qualquer controvérsia relativamente ao facto de Khalid Sheikh Mohammed, Ramzi bin al-Shibh e muitos dos seus colegas, serem de facto importantes: homens sem quaisquer escrúpulos em matar milhares de civis para atingirem os seus objectivos. Por isso, quando Bush transferiu estes indivíduos para a Baía de Guantánamo, aumentou incomensuravelmente a responsabilidade. Com efeito, a administração lançava um desafio à legislatura: "Se quiserem levar Khalid Sheikh Mohammed (KSM) a julgamento, terão de autorizar as comissões militares".

A táctica da Administração Bush produziu efeito. Com eleições à porta, ninguém no Congresso queria parecer "suave relativamente ao terrorismo". A Lei de Comissões Militares passou no Senado com uma votação de 65 contra 34 votos e na Câmara dos Representantes por 253 contra 168 votos. A17 de Outubro de 2006, o Presidente assinou o decreto, transformando-o em lei.

Em 2002, quando um interrogador americano anónimo disse a Binyam Mohammed que "a lei foi alterada... não há advogados", antes de o levar para ser torturado em Marrocos, a declaração do operacional não era completamente verdadeira. A lei não tinha mudado. Era ignorada, mas continuava em vigor. Com a Lei de Comissões Militares, a lei passou finalmente a permitir as políticas ad-hoc e improvisadas da guerra contra o terrorismo: os prisioneiros deixaram de ter direito a uma petição de habeas corpus para poderem contestar a reclusão ou para tentarem evitar os maus tratos a que eram sujeitos, bases fundamentais do Direito comum que remontavam, pelo menos, ao século XIII; as provas obtidas ao abrigo de técnicas de interrogatório coercivas passaram a ser permitidas nos tribunais militares; regras mais permissivas relativamente a rumores passaram a significar que os prisioneiros podiam ser condenados com base em provas que um outro indivíduo tivesse apresentado enquanto era torturado.

Em resumo, a nova legislação "legalizou" retroactivamente os desaparecimentos, as prisões secretas, a tortura e tudo o resto.

Nem a transferência dos prisioneiros, nem a Lei de Comissões Militares constituíram um esforço para corrigir erros passados ou uma tentativa para

dar a conhecer as acções mais obscuras da guerra secreta da CIA, de maneira a serem dissipadas em actuações futuras. Na verdade, mesmo quando Bush afirmou que as prisões secretas da CIA estavam vazias naquele momento (Bush fez notar, na conferência de imprensa de Setembro, que "não há actualmente quaisquer terroristas no programa da CIA") era evidente para muitas pessoas que as prisões secretas continuariam a ter pessoal e se manteriam abertas indefinidamente no futuro.8 As detenções sem qualquer possibilidade de contacto com o exterior continuaram a acontecer. As "técnicas de interrogatório melhoradas" continuaram em vigor. O programa não estava, tornou-se claro, a caminho de terminar. Pelo contrário, talvez estivesse ainda na sua infância. A declaração do Presidente Bush reconhecia simplesmente aquilo que já era óbvio; a maior parte dos pormenores sobre o programa continuariam a ser secretos; o programa da CIA continuaria activo.

Actualmente, há muitos prisioneiros cujo paradeiro continua a ser desconhecido. Não se sabe onde se encontram os detidos Abdul Rahim al-Sharqawi, Adil al-Jazeeri, Mohammed Omar Abdel-Rahman, Ibn al-Shaykh al-Libi, Hassan Ghul e Mustafa Setmarian Nasar. Uma leitura atenta da declaração de Bush demonstra que há muito, mesmo muito, que continua em segredo.

É um lugar-comum salientar que o acto de tortura afecta não só a pessoa que é torturada, mas também o carrasco. São ambos irreversivelmente transformados pela experiência.

Poderíamos extrapolar um corolário desta noção da sabedoria convencional: as sociedades que começam a torturar os seus prisioneiros também se transformam.

O programa de transporte de prisioneiros passou de um empreendimento deliberadamente ilegal (afinal de contas, o motivo porque o programa é secreto desde o princípio é porque provavelmente viola a lei) para um programa cuja existência moldou a lei à sua imagem. O Pentágono respondeu à aprovação da Lei de Comissões Militares começando a construir um tribunal no Crewdson realça que um "responsável superior dos serviços secretos dos EUA" lhe confirmou que as prisões secretas dos EUA continuaram operacionais após o anúncio do Presidente Bush a 6 de Setembro de 2006. valor de noventa milhões de euros na Baía de Guantánamo pr vendo os recém-autorizados tribunais militares.

À medida que os habeas corpus desapareciam, a Baía de Guan tánamo, as prisões secretas, as detenções sem qualquer possib' lidade de contacto com o exterior e o programa de tortura pareciam tornar-se cada vez mais permanentes. O Departamento de Justiça de Alberto Gonzales continuou a invocar o "privilégio dos segredos de Estado" para anular o caso de Khaled El-Mas-ri contra a CIA. Os táxis da tortura continuaram a fazer voos diários entre Smithfield e as regiões infernais da longa guerra contra o terrorismo. "Colleen A. Bornt" e "Philip Quincannon" mantiveram-se no conselho de administração da Premier Exe-cutive Transport Services e o grande número de pessoas desaparecidas, as histórias de equipas de transporte de prisioneiros vestidas de preto, a Mina de Sal e a Prisão Obscura, as técnicas de "waterboarding" e as "técnicas de interrogatório melhoradas" assemelharam-se menos a um capítulo particularmente obscuro de um futuro livro de história e mais a uma visão do próprio futuro.

Agradecimentos

Os autores gostariam de agradecer principalmente o apoio técnico e financeiro de Sandy Close e da New America Media, cujo suporte tornou possível a nossa reportagem no estrangeiro. Sem Close e os seus colegas, a nossa viagem ao Afeganistão, que foi fundamental para este livro, não teria sido possível. Gostaríamos igualmente de agradecer ao clã Paglen, ao clã Thompson, a Allan Pred, Ananya Roy, Praba Pilar, Gillian Hart, Ruth Wilson Gilmore, LPS, Maiwand Mrowat, Kelly Burdick e à Melville House.

Uma nota sobre a apresentação do texto

A pessoa "nós" é usada ao longo de todo o texto por uma questão de consistência, apesar de termos feito uma parte da investigação como equipa e uma outra parte individualmente.

Para que conste: Thompson e Paglen trabalharam em conjunto em SmitMeld, Carolina do Norte; Reno, no Nevada; norte da Califórnia, incluindo os subúrbios de East Bay e a área em torno da Base da Força Aérea de Beale; e em Cabul, no Afeganistão. Paglen trabalhou sozinho na cidade de Nova Iorque e em Dedham, no Massachusetts. Thompson trabalhou sozinho em Gardez, no Afeganistão.

Digitalização e correcção: Sandra Amaral

Data da digitalização: Junho de 2008

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library